TOURING

MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa   Luty 1938   Nr. 2 Rok 3 (XIV)

PIERWSZY TURYSTYCZNY RAID ZIMOWY POLSKIEGO TOURING KLUBU

Już sama nazwa wskazuje na cel raidu. Chodzi nam o rozwój turystyki, o przekonanie społeczeństwa, że samochód jest środkiem komunikacyjnym szybkim, niezawodnym nietylko gdy świeci słońce, jest ciepło i szosa sucha.

W zimie, na śniegu lub gołoledzi, jechać jest znacznie trudniej — tu rodzą się wielkie walory sportowe raidu. Tu Kierowca musi być opanowany, uważny, przewidujący.

Jest rzeczą powszechnie wiadomą, że dzisiejsze samochody nie posiadają wad, któreby dyskwalifikowały ich udział w zawodach. Na każdym samochodzie jedzie się pewnie.

Cała odpowiedzialność za dobry wynik raidu spada na Kierowcę, na jego wytrzymałość i zimną krew. Stąd wniosek, że od umiejętności i karności sportowej zawodnika zależny będzie niemal całkowicie wynik, otrzymany na zawodach.

Regulamin raidu został ułożony tak, że zawodnicy muszą przebyć nieomal tysiąc kilometrów w ciągu mniej więcej doby, mając do pokonania najpierw trudności kierowania w nocy, a następnie jazdę w górach przy stopniowym wznoszeniu się trasy o około 400 metrów. Po odpoczynku etap 150 km., ale wzniesienie na nim prawie 500 mtr. Z tego widać, że nielada wyczyn sportowy czeka zawodników.

Polski Touring Klub przystępując do zorganizowania tego raidu kierował się również myślą przygotowania znacznej ilości polskich kierowców do brania udziału w największej na świecie tego rodzaju imprezie międzynarodowej urządzanej rok rocznie przez Sporting Club de Monaco — Rallye Monte Carlo.

Regulamin nie podobał się naogół żadnemu z zawodników, wysnuwamy stąd wniosek, że został ułożony zupełnie obiektywnie.

Ponieważ jest to pierwsza tego rodzaju impreza, urządzana w Polsce, przeto należy mniemać że doświadczenia raidów będą mogły dać dostateczne praktyczne wskazówki na przyszłość dla organizatorów.

Zapraszamy wszystkich zrzeszonych automobilistów do wzięcia udziału w tych ciekawych zawodach i mamy niepłonną nadzieję, że wszystkich zawodników ujrzymy na mecie w Zakopanym.

ZARZĄD
SEKCJI SAMOCHODOWEJ
POLSKIEGO TOURING KLUBU

Stanisław Misiakowski

Słuszny wniosek i nieprzemyślany sprzeciw

Motoryzacja należy resortowo do Ministerstwa Komunikacji. To też dyskusja nad preliminarzem budżetowym tego Ministerstwa dostarcza zwykle dużo ciekawego materiału również i w sprawach motoryzacyjnych. Sprawozdawca budżetu komunikacyjnego poświęca zazwyczaj kilka uwag problemowi motoryzacyjnemu. Również i członkowie komisji budżetowej Sejmu niejednokrotnie zabierają wówczas głos i wypowiadają swe poglądy i dezyderaty w sprawach motoryzacyjnych.

Tak było zwłaszcza w roku ubiegłym. Można było przypuszczać, że również i w roku bieżącym podczas rozpatrywania w komisji budżetowej Sejmu preliminarza budżetowego Ministerstwa Komunikacji, problem motoryzacji kraju będzie poruszony i oświetlony.

Stało się jednak inaczej.

Sprawozdawca budżetu Ministerstwa Komunikacji poseł **Dudziński**, który w swój referat włożył niewątpliwie dużo pracy, nie poruszył podczas wygłaszania swego referatu w dn. 25 stycznia b. r. dosłownie ani słówkiem spraw motoryzacyjnych. Również i w czasie wielogodzinnej dyskusji, jaka się nad tym referatem toczyła, **ani jeden z posłów nie dotknął zagadnień motoryzacyjnych.**

Omawiano przeróżne sprawy komunikacyjne, a więc kolejowe, drogowe, wodne i t. p. Nicowano budżet i prace Ministerstwa Komunikacji na wszystkie możliwe strony, poruszano kwestie zarówno zasadnicze i doniosłe, jak i błahe, drobne i nieistotne, nadające się więcej do interwencji wobec lokalnych władz kolejowych niż do zaprzątania nimi uwagi komisji budżetowej Sejmu, ale wśród tej ożywionej, a chwilami nawet bardzo gorącej dyskusji, nie padło ze strony posłów ani jedno zdanie o motoryzacji.

Najwidoczniej członkowie komisji budżetowej Sejmu uważają, że w Polsce problemu motoryzacji niema, że **wszystko tutaj jest w jak najlepszym porządku i stanie i że wogóle niema się czym zajmować.**

Jeżdżą sobie panowie posłowie po kraju, wygodnymi pociągami I-ej klasy, więc cóż ich może obchodzić, czy w Polsce jest dużo czy mało samochodów, czy ulgi motoryzacyjne mają być przedłużone i rozszerzone czy też nie, czy benzyna jest za droga i dlaczego, czy mamy rozszerzać krajową produkcję motoryzacyjną czy też tylko importować samochody z zagranicy, czy brak garaży da się usunąć i t. p., i t. p. Z tymi zagadnieniami panowie posłowie bezpośrednio się nie stykają i nie interesują, więc pocóż mieliby o nich mówić w Sejmie. Dla nich te kwestie poprostu nie istnieją.

Zgoła inaczej postąpił senator **Dobaczewski**, sprowozdawca budżetu Ministerstwa Komunikacji w komisji budżetowej Senatu. W swym sumiennie opracowanym referacie, przedstawionym w dn. 3 lutego b. r. w komisji budżetowej Senatu, senator Dobaczewski poświęcił kilka, wprawdzie krótkich, ale bardzo dosadnych i trafnych uwag, sprawom motoryzacyjnym.

Dziedzina motoryzacji — mówił senator Dobaczewski — jest naszą prawdziwą piętą Achillesa. Polska w zakresie motoryzacji zajmuje jedno z końcowych miejsc wśród krajów cywilizowanych, co budzi poważne zaniepokojenie z punktu widzenia interesów obrony Państwa. Rok ubiegły wykazał pewną poprawę na rynku samochodowym, zarejestrowano 8289 sztuk nowych samochodów, z czego 59% dostarczyły wytwórnie krajowe. Przywóz objął przeważnie samochody mało i średniolitrażowe, a zapotrzebowanie na samochody wysokolitrażowe zostało pokryte w wysokości 88,8% przez montownie krajowe. Stwierdzić należy, że wytwórczość krajowa w obecnym swym stanie nie zaspakaja w dostatecznej mierze potrzeb rynku.

Koniecznym się staje zwiększenie wydatności produkcji krajowej przy jednoczesnym dążeniu do zmodernizowania obecnie wyrabianych typów. Zaspakajanie potrzeb rynku samochodami importowanymi jest zarówno z punktu widzenia ogólno-gospodarczego jak i potrzeb obrony Państwa bardzo niepożądane. Uporządkowanie tej dziedziny produkcji wiąże się z koniecznością sformułowania, obliczonego na dłuższy okres czasu, programu motoryzacyjnego. Zagadnienie motoryzacji Państwa wiąże się z rozwojem szeregu warunków, sprzyjających zwiększeniu ilości pojazdów mechanicznych. Jednym z tych warunków jest wybudowanie sieci dróg o nowoczesnej nawierzchni, któreby połączyły wszystkie większe ośrodki kraju. Drugim — jest stworzenie w kraju możliwie gęstej sieci obsługi stacji samochodów. Dalej, konieczną jest rzeczą powołanie do życia instytucji kredytowej, którąby miała za zadanie pomoc przy tranzakcjach, związanych z kupnem i sprzedażą samochodów. Konieczna też jest lepsza propaganda motoryzacji oraz szkolenie młodzieży w obsłudze pojazdów mechanicznych.

W uwagach tych, jak gdyby w soczewce, skupione są prawie wszystkie najistotniejsze kwestje, związane z motoryzacją kraju, wskazany jest zarówno dorobek dotychczasowy, jak i te główne sprawy, które wymagają natychmiastowego załatwienia, o ile chcemy istotnie szybkiego rozwoju u nas

motoryzacji, zgodnie z potrzebami gospodarczymi i obronnymi Państwa.

Święte słowa wypowiedział senator Dobaczewski, mówiąc, że dziedzina motoryzacji jest naszą prawdziwą piętą Achillesa.

Ale w referacie senatora Dobaczewskiego znalazła się jeszcze jedna trafna uwaga:

Jasną jest rzeczą, że tych wszystkich spraw motoryzacyjnych nie zdoła załatwić komisja międzyministerialna dla spraw motoryzacji, uzależniona od kilku ministerstw oraz pozbawiona egzekutywy. Sądzę, że sprawa jest tak ważna, że konieczny jest organ, wyposażony w odpowiednie atrybuty władzy. Dlatego uważam, że konieczną jest rzeczą stworzenie specjalnego urzędu, naprzykład podsekretariatu stanu przy Prezydium Rady Ministrów.

Podpisujemy się całkowicie pod tym wnioskiem. Myśl stworzenia podsekretariatu stanu dla spraw motoryzacyjnych, bezpośrednio podległego prezesowi Rady Ministrów, bynajmniej nie jest nowa. Na konieczność stworzenia takiego organu, wyposażonego w daleko idące atrybucje i uniezależnionego od poszczególnych resortów, oddawna wskazywały organizacje automobilowe i gospodarcze. Prasa fachowa i codzienna nieraz już podkreślała, że jedną z głównych przyczyn negatywnych wyników dotychczasowej ackji promotoryzacyjnej rządu jest brak specjalnego urzędu, w którym byłyby skoncentrowane wszystkie sprawy motoryzacyjne, a który byłby wyposażony w daleko idące kompetencje.

I my również nieraz już wykazywaliśmy, że utworzenie komisji międzyministerialnej dla spraw motoryzacji przy Ministerstwie Komunikacji **nie rozwiązuje sprawy.** Motoryzacja jest tylko częściowo problemem komunikacyjnym. Łączą się przecież z nią ściśle różne kwestje przemysłowe i handlowe, skarbowe, celne i wojskowe.

Można przytoczyć dużą ilość ważkich argumentów za powierzeniem spraw motoryzacyjnych Ministerstwu Przemysłu i Handlu, albo Ministerstwu Skarbu, albo wreszcie Min. Spraw Wojskowych. Ale i Ministerstwo Spraw Wewnętrznych ma tutaj dużo do powiedzenia (sprawy rejestracyjne, ruchu, bezpieczeństwa publicznego i t. p.).

Właśnie z uwagi na skomplikowany rodzaj wszystkich tych spraw powstaje **konieczność stworzenia specjalnego organu podległego nie temu czy innemu ministerstwu, lecz tylko i wyłącznie prezesowi Rady Ministrów.** Tylko taki, uniezależniony od poszczególnych resortów urząd, a wyposażony w kompetencje, uzależnione bezpośrednio od decyzji premiera, mógłby skutecznie i szybko załatwiać poszczególne kwestie, rozstrzygać spory między poszczególnymi ministerstwami i w rezultacie przyczynić się do usunięcia tych wszystkich trudności i przeszkód, jakie u nas hamują rozwój motoryzacji.

Projekt senatora Dobaczewskiego, aby utworzyć przy Prezydium Rady Ministrów specjalny podsekretariat stanu dla spraw motoryzacyjnych spotkał się w senackiej komsji budżetowej tylko z jednym głosem sprzeciwu, a mianowicie senatora **W. Rostworowskiego,** który powiedział:

Co do wniosku pana referenta o utworzenie podsekretariatu stanu dla spraw motoryzacyjnych, to wypowiadam się stanowczo przeciwko temu wnioskowi. Sprawa motoryzacji wiąże się z ogólnym stanem gospodarczym kraju. Załatwianie tego problemu na drodze biurokratycznej, czy propagandowej, wydaje mi się niewłaściwe. Tworzenie jeszcze jednego organu biurokratycznego, sprawy tej nie rozwiąże.

Bardzo wysoko cenimy osobę senatora W. Rostworowskiego, który w obecnej kadencji Senatu dał się poznać jako wytrawny parlamentarzysta, wnikliwy badacz wielu spraw gospodarczych i społecznych. To też z prawdziwą przykrością musimy stwierdzić, że tutaj **pan senator Rostworowski absolutnie nie rozumie o co chodzi.** Nie ulega najmniejszej kwestii, że stworzenie jeszcze jednego organu biurokratycznego sprawy motoryzacji kraju nie rozwiążę. Ale kto jest za takim organem? Przeciwnie, właśnie chodzi tutaj o stworzenie takiego urzędu, który miałby możliwie **jak najmniej cech biurokratycznych.**

Główną wadą komisji międzyministerialnej przy Min. Komunikacji jest to, że ona jest organem par exelence biurokratycznym, składającym się z delegatów poszczególnych resortów o ograniczonych kompetencjach.

Chodzi poprostu o to, aby stworzyć zupełnie nowy organ, pozbawiony tych wad biurokratycznych, a wyposażony w odpowiednią egzekutywę. Trzeba więc go stworzyć przy Prezydium Rady Ministrów i postawić na jego czele jednostkę energiczną, fachową, niezależną. Nie koniecznie to musi być specjalista od techniki samochodowej, ale organizator i znawca potrzeb naszego rynku samochodowego. A nade wszystko musi to być **człowiek decyzji i działania,** który nakreślony przez rząd program motoryzacji kraju potrafi szybko wcielić w życie.

Nie może to więc być jakaś nowa komisja opiniodawcza, lecz urząd, któryby nietylko skoncentrował lecz i **rozstrzygał wszystkie sprawy, związane z motoryzacją.** Rzecz oczywista, taki urząd nie może być podległy temu czy innemu ministrowi, lecz tylko premierowi.

Sądzimy, że do utworzenia podsekretariatu stanu dla spraw motoryzacji przy Prezydium Rady Ministrów musi prędzej czy później dojść. Najbardziej energiczne veto nie powstrzyma tutaj biegu wypadków. Może je tylko opóźnić — z wielką szkodą dla Państwa i społeczeństwa.

Inż. Witold Rychter

PIERWSZY TURYSTYCZNY RAID ZIMOWY P.T.K.





Fot. z archiwum Ministerstwa Komunikacji.

Mróz szczypie zdrowo w policzki. Na ulicach miast zziębnięci przechodnie spieszą do swych zajęć, stawiając wysoko kołnierze. Automobiliści pochowali swe wehikuły w myśl prawideł zimowego snu i czasem tylko wpadają na chwilę do szop i innych pomieszczeń, szumnie garażami zwanych, by sprawdzić, czy dużo ptaszków pozostawiło swe ślady na dachach limuzyn i czy pajęczyna, rozpostarta we wnętrzu samochodów, przynosi jakie takie dochody pająkom.

Nawet fachowe pisma dały spokój i miast ciekawych artykułów zieją ogłoszeniami, płatnymi od strony (ceny zniżone). Oto tutaj świeci gwiazda Mercedesa, tam rysunek arcymocnych resorów o potrójnych uszach przypomina nam o drogowych zasadzkach, tu znów fabryka żarówek czaruje propozycyjną nazwą; brak tylko ogłoszeń o samochodach. Bo i kto tam w zimie kupi?

Rzeczywiście, ruch jest mały. Jedynie taksówki mnożą się metodą owczego pędu, a kierowcy prywatnych samochodów, wtuleni w służbowe futra, oczekują smętnie na swych chlebodawców przed modnymi lokalami.

Wejdźmy na chwilę do takiego przybytku czarnej kawy i ogłuszającej orkiestry. Oto przy stolikach wytworni dżentelmeni z minami znawców rozprawiają o sukcesach automobilowych, szczególnie za granicą. Chwalą się co niemiara i bez umiaru. Ten machnął przeciętną sto dwadzieścia na tysiącu kilometrów włoskich dróg, ów codziennie przebywał Grossglocknerhochalpenganzentagnebelkleinautogrossemüdewunderbarestrasse tam i z powrotem.

A ja uśmiecham się pocichutku, choć chce mi się krzyczeć na całe gardło:

— Moi panowie! Szlus z bujaniem! Przestańcie gadać i do czynu! Kończcie pół czarnej i pokażcie, co umiecie! Nie tam, na zagranicznych szlakach, ale tu, w Polsce zdobądźcie miano sportowców. Zapiszcie się na Pierwszy Zimowy Raid Turystyczny P. T. K. Nie sztuka bowiem kierować samochodem w lecie, gdy maszyna sama wyrywa się do pędu a kierownica wdzięcznie pręży się pod manikurowanymi palcami. Nie sztuka imponować niewiastom nonszalanckim graniem na sygnałach i cudzych... nerwach. Sztuką jest używać samochód codziennie, stale, zimą czy latem, w mróz i w upał. Muszę dodać, że sztuka ta jest tylko u nas sztuką. Bowiem zagranica przyzwyczaiła się już do tego, że samochód jest codziennym popularnym środkiem lokomocji, że jest po prostu narzędziem pracy i sportowego zadowolenia.

A więc, Szanowni Czytelnicy! Wzywam Was: porzućcie zimowy marazm i wyciągnijcie Wasze maszyny z ukrycia. Zobaczycie, że wszystkie plotki o trudnościach jazdy w zimie są wierutnymi bajkami. Skończyły się czasy kilkugodzinnego kręcenia korbą rozruchową po nocnym wymarznięciu i nakrywaniu silników specjalnie preparowanymi materacami. Nowoczesne auta są równie łatwe do użycia w tropikalnej temperaturze, jak w kilkunasto-stopniowym mrozie. Różnica pozo-

stanie teraz wyłącznym przywilejem termometru, który niesłusznie uspasabia nas nieprzychylnie do wyjazdów.

Dobrze więc zrobił Polski Touring Klub, dając możność spróbowania sił w zimowych zapasach szerokim rzeszom P. T. Autopubliczności. I publiczność ta powinna skwapliwie skorzystać z nadarzającej się za 50 złotych szansy, porzucając watowane parasole i czarujące kalosze i tłumnie stając na starcie w dniu 25 lutego.

Wyobraźmy sobie, że zgłosiliśmy się z samochodem w przepisanym terminie, to jest do dnia 18 lutego r. b. w sekretariacie P. T. K. przy ul. Kredytowej 5 w Warszawie. Przejdźmy w myśli kolejno wszystkie fazy rycerskich zawodów.

W piątek więc o godzinie 20-ej na Wybrzeżu Kościuszkowskim ładujemy do samochodu naszych pasażerów, zdrowo dla kurażu alkoholem napompowanych, i na znak Komandora naciskamy pedał rozrusznika. Silnik odzywa się chętnie, a my zapisujemy sobie pierwszy sukces: oto nie otrzymujemy dwóch karnych punktów, jakie zainkasowalibyśmy, gdyby łobuz-silnik nie ruszył w ciągu 30 sekund. Pierwsza próba skończona.

Teraz powolutku, bez niepotrzebnej fanfaronady dajemy gazu i sypiemy na nocny etap pierwszy przez Garwolin, Lublin i Lwów do Stanisławowa. Tu mamy kilka godzin rzetelnego odpoczynku, bowiem „odwaliliśmy" bez błędu 514 kilometrów.

Ale nie czas na pychę z osiągniętego sukcesu, bo oto już o godzinie 11 rano obowiązek sportowy wzywa nas na start do etapu drugiego. I znów biała, zaśnieżona wstęga szosy prowadzi nas ze Stanisławowa ładnymi okolicami przez Stryj, Sambor, Krościenko, Lesko, Sanok, Jasło i Grybów do Krynicy, gdzie piękne kuracjuszki czekają na nas z utęsknieniem i... myśliwskim bigosem, należącym się sprawiedliwie po przejechaniu 401 kilometrów.

Upojeni wdzięcznym towarzystwem pięknych pań, zasypiamy... gruszki w popiele, bowiem nie wolno nam wyczerpywać sił na pospolite przyjemności i rozkosze. Przecież następnego dnia rano, o godzinie 7 musimy wypoczęci i bez kompromitującej czerwieni na ustach zjawić się na starcie.

Krynica.

z arch. Min. Kom. fot. St. Mucha



To też niejeden otrząśnie się z uroku i westchnąwszy: „nie czas żałować Róży, gdy raid nas woła", zasiądzie za sterem swego samochodu, włączy bieg i ruszy z wichrem w zawody.

Etap trzeci i ostatni poprowadzi zawodników z Krynicy po przez Grybów, Nowy Sącz, Krościenko, Czorsztyn, Nowy Targ i Poronin do Zakopanego. Tu dopiero zastanowić się będzie można, że te ostatnie 153 kilometry zamknęły drugą próbę Raidu. Tu też nastąpi pierwszy rachunek sumienia: punkty dodatnie i karne staną jak żywe przed oczyma. A będzie ich zapewne wiele, bo za każdy nadrobiony kilometr przeciętnej szybkości ponad minimalną wyznaczoną zarabiamy 1 punkt dodatni, a za każdą minutę opóźnienia poniżej wyznaczonej minimalnej „łapiemy" 1 punkt karny. Punktacja ta dotyczy każdego etapu z osobna.

Teraz podam Państwu tabelkę minimalnych i maksymalnych szybkości dla poszczególnych klas samochodów i etapów. Nadmieniam również, że opóźnienie ponad 60 minut poniżej minimalnej przeciętnej powoduje zwinięcie chorągiewki i jazdę... do domu.

Klasa	Etap I		Etap II		Etap III	
	Minimalna	Maksymalna	Minimalna	Maksymalna	Minimalna	Maksymalna
I	40 km/g	48 km/g	30 km/g	38 km/g	30 km/g	38 km/g
II	50 „	55 „	38 „	46 „	38 „	46 „
III	55 „	60 „	42 „	50 „	42 „	49 „

Teraz pozwalam sobie uświadomić Czytelników, jakie wozy należą do klas. Oto podział brzmi, jak następuje:

Klasa	samochody z silnikami o pojemności skokowej
I	do 700 cm^3
II	od 700 do 2000 cm^3
III	ponad 2000 cm^3

Wyekwipowanie samochodów, ilość kierowców i pasażerów, pomoce, materiały, paliwo i t. p. są dowolne. Jedynie dbać należy by nie uronić żadnej z zabranych osób, bowiem grozi to punktami karnymi. Nadmienić należy, że silnikom dwutaktowym dolicza się 30% do pojemności skokowej. Bliższe szczegóły znajdą Państwo w Regulaminie Zawodów, który można otrzymać w P. T. K.

A teraz powróćmy myślą do nas samych, znajdujących się już na mecie w Zakopanem. Oto znużeni w miarę forsowną jazdą udajemy się do zarezerwowanych apartamentów hotelowych, by przy śniadanku wspominać



przeżycia, dole i niedole. Każdy jest zadowolony, bo przecież sam fakt przebycia wyznaczonej trasy kwalifikuje go conajmniej na bohatera. To też humory pienią się z radości lub ze... złości. Ale czas upływa i oto zbliża się doniosła godzina 16.30, gdy na ubitym boisku zmierzyć się mamy z losem i własnymi nerwami w próbie trzeciej: zrywu, hamowania i zwrotności.

Podjeżdżamy zdenerwowani na linię i niecierpliwie oczekujemy na znak startera.

Już! Maszyna wystrzela, jak z procy, ryjąc w śniegu głębokie bruzdy. Gazu!!

Samochód tańczy na śliskimi torze. Kierowca czyni nadludzkie wysiłki, by mu wóz nie obrócił się dokoła. Przejeżdża w zawrotnym tempie przez następną linię, odległą o 75 metrów od startu i zatrzymuje się, jak wryty, na trzeciej, odległej od poprzedniej o metrów 25. Razem więc przejechał 100. Teraz baczność! Tylny bieg! Lewarek zacina się złośliwie, tryby zgrzytają wściekle. Szarpnięci gwałtownie wstecz, uderzamy nosem w kierownicę. Cofamy się do poprzedniej linii o 25 metrów i osadzamy naszego stalowego rumaka na miejscu.

Znów perypetie z biegami, znów rozpaczliwy zgrzyt trybów, oto mkniemy wprzód. Nie zważamy już na żadne linie, tylko gnamy, co motor wyskoczy, do palika. Mijamy go i zaraz skręcamy, zataczając wspaniałe pijane koło, okrążając drugi palik, oddalony od pierwszego o metrów 15. Znów przemykamy obok pierwszego palika i rozwijamy maksymalną szybkość w drodze na linię startu, która jest teraz linią mety.

Zziajani, spoceni, mimo kilkunasto-stopniowego mrozu, oddychamy ciężko. Oto zakończyliśmy ostatnią próbę. Można wprawdzie jechać na nią po raz drugi, lecz tylko wtedy to się opłaci, jeżeli pierwsza wypadła nam nie najlepiej. W innym wypadku, moim zdaniem, szkoda niszczyć maszynę i własne nerwy.

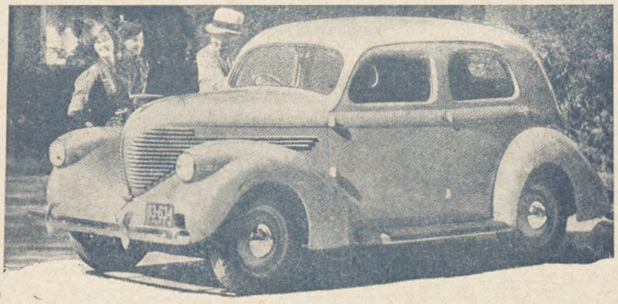
A wieczorem zbieramy się w pięknej hotelowej sali i przy dźwiękach dyskretnego jazzu (czytaj: strzelających korków) otrzymujemy nagrody, wprawiające nas w dobry humor. Zwyciężyliśmy!

A ci, którzy przegrali z honorem, bo i tacy być muszą, wychodzą nad ranem cichaczem z sali, robiąc tajemnicze miny i mrucząc dyskretnie: „nie czas żałować raidu, kiedy Róża płonie..."

Kazimierz Podhorski - Okołów
Inż. Dypl.

Na przełomie 1937 i 1938 roku

Według obliczeń statystycznych przy końcu operacyjnego roku samochodowego 1937 a więc w końcu września ub. roku, kursowało w całym świecie około 41.200.000 sztuk samochodów. Stanowi to nowy rekord, tym bardziej gdy porównamy, iż dziesięć lat temu cyfra ta wynosiła około 29.500.000 sztuk i że wielu ekonomistów mówiło wtedy o nasyceniu rynków światowych samochodami.



Willys-Overland — Model 1938 r.
Litraż 2.2 Litr.

Niezawodnie w latach kryzysowych przyrost ilości eksploatowanego taboru samochodowego został czasowo zahamowany, obecnie jednak już od dwóch — trzech lat daje się zauważyć stały wzrost, przy zmienionej nieco konfiguracji i rozłożeniu.

Istniało bowiem i istnieje jeszcze dotąd bardzo wiele niewyzyskanych rynków, które z tych czy innych względów powoli zaczynają się zapełniać. W warunkach środkowo - europejskich, trudno będzie zapewne w niedługim czasie dojść do cyfr amerykańskich, gdzie jeden samochód przypada na 4 — 5 mieszkańców, przy odpowiednim jednak zrozumieniu korzyści gospodarczych płynących z motoryzacji, wydaje się możliwym znaczne zbliżenie do tych cyfr. Najlepszym dowodem tego są Niemcy, gdzie dziesięć lat temu jeden samochód wypadał na 148 mieszkańców, obecnie zaś na jeden samochód przypada 44 mieszkańców, a jeden pojazd mechaniczny (t. j. doliczając motocykle) na 24-ch mieszkańców.

Według bowiem oficjalnych, dokonywanych w Niemczech na 1-go lipca każdego roku obliczeń, kursowało tam:

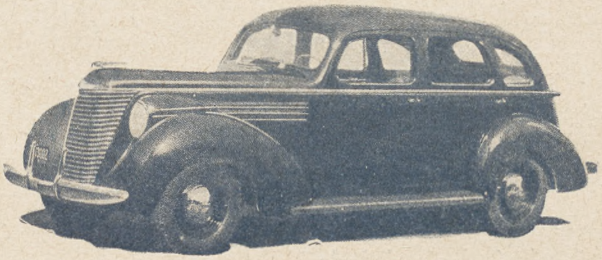
w dn. 1 lipca 1937 r. 1327189 motocykli,
1108433 sam. osobowych,
17294 autobusów,
321524 sam. ciężarowych
60833 ciągówek
i 13193 innych poj. mech.

a łącznie 2848466 pojazdów mech.

Przyrost roczny pojazdów mechanicznych wszelkiego rodzaju wyniósł 13,1%. W motocyklach najwięcej przybyło maszyn małych o litrażu do 100 cm³ (64.4%) i do 200 cm³ (20,6%), w samochodach zaś osobowych zanotowano również największy przyrost wozów małych (do 1 litra — 27,6%) i wozów do 1,5 litra (27,6%) i wreszcie dość znaczny przyrost samochodów średniej wielkości t. j. o pojemności skokowej 2 — 2,5 (21,7%).

Powyższe cyfry dadzą się łatwo wytłomaczyć rodzajem klijenteli motocyklowej i samochodowej w Niemczech w ostatnich latach. Według badań przeprowadzonych przez urząd statystyczny dwie trzecie nowych motocykli nabyli robotnicy i drobni urzędnicy, a odbiorcami wozów osobowych był w pierwszym rzędzie handel a następnie rzemiosło i przemysł, przyczym ten ostatni nabywał przeważnie wozy większe.

Trudno jest dziś przewidzieć jakie będą dalsze fazy rozwoju motoryzacji przemysłu samochodowego w Niemczech, w każdym jednak razie już dziś jasnym jest, iż rok 1938 będzie pierwszym rokiem oddawna zapowiadanej standaryzacji i ograniczenia typów. Na sprawę tę zwrócono w Niemczech w ostatnich czasach baczną uwagę i mimo pewnego oporu ze strony fabryk, w chwili obecnej wobec trudności surowcowych i wynikających stąd dziś już ustawowo określonych przydziałów surowców (jako to stali, żelaza, aluminiu i t. p.) ograniczenie ilości produkowanych typów wejść musi w życie prawie automatycznie.



Hupmobile — Model 1938 r.
Litraż 4.96 Litr.

W roku 1925 produkowano w Niemczech około 150 różnych typów samochodów, obecnie zaś produkuje się ich jeszcze 50. Wtedy jednak funkcjonowało 86 fabryk, tak iż każda z nich wypuszczała przeciętnie dwa typy, gdy tymczasem funkcjonujące obecnie 10 fabryk wykonywa przeciętnie po 5 typów każda. Dążenie więc do ograniczenia ilości produkowanych modeli jest zupełnie zrozumia-

le zarówno ze względów ogólnej gospodarki, jak i ze względów obniżenia kosztów produkcji (powiększenie serii, lepsze wykorzystanie urządzeń i narzędzi etc., a więc nie podwyższanie ceny sprzedażnej).

Nad zagadnieniem podobnym zastanawiają się również przemysłowcy francuscy, ze względu jednak na zupełnie inny rodzaj gospodarki przemysłowej we Francji, nie da się ono prawdopodobnie szybko i skutecznie wprowadzić w życie.

Wzrastające we wszystkich krajach zapotrzebowanie metali, co wynika z ogólnych tendencji zbrojeniowych, wywołało wzrost cen surowców. W rezultacie musiało to pociągnąć za sobą równoczesną zwyżkę cen na gotowe wyroby, zużywające największe ilo-'ci tych właśnie surowców, a więc w pierwszym rzędzie samochody.

I tak w Anglii w ciągu 1937 roku, najpoważniejsze wytwórnie t. j. Austin, Morris-Wolseley i Ford, podwyższyły ceny sprzedażne średnio o 5%, a dalsze zwyżki są projektowane.

Mimo wzrostu cen, był w Anglii ubiegły rok operacyjny 1936-7 (zakończony 30 września ub. roku) najlepszym w ciągu ostatnich 10-ciu lat. Całkowita produkcja wynosiła około 400 tysięcy wozów, przyczym produkcja wozów osobowych wzrosła o 11% a ciężarowych o 12½% w porównaniu z rokiem poprzednim, ilość zaś znajdujących się w eksploatacji samochodów wzrosła o ca 150.000, dochodząc do rekordowej cyfry 1.850.000 sztuk.

Naturalnie zwyżka cen wozów produkcji brytyjskiej ułatwia import wozów z zagranicy, przyczym najwięcej wzrósł import z krajów europejskich, wozy bowiem amerykańskie i kanadyjskie z powodu za wielkich silników, mogą interesować tylko około 10% angielskich odbiorców. Wzrost jednak importu został sowicie wynagrodzony przez większy wywóz, w szczególności do krajów Ziednoczonego Imperium. (Australia, Nowa Zelandia i t. p.).

O ile chodzi o przyszłość, to znawcy angielskiego rynku nie przewidują na rok 1938 bardzo dużego wzrostu zbytu, gdyż brak surowców a w szczególności wysoko wartościowych gatunków stali w skutkach wywołać może to, iż nowe samochody nie będą mogły być tak wysoko wartościowymi, jak te które były wyprodukowane np. dwa lata temu. Wywoła to naturalnie pewne wstrzymanie się klijenteli od wymiany posiadanych wozów na nowe, rynek jednak wozów używanych nabierze jeszcze większego znaczenia.

Wzrost cen samochodów zauważyć się daje również w Ameryce. Według danych Amerykańskiego Związku Przemysłowców Samochodowych, od sierpnia 1936 roku do września 1937 roku, ceny surowców używanych do produkcji samochodów wzrosły jak poniżej:

blachy stalowe	o 20%
stal konstrukcyjna	o 17%
żeliwo	o 27%
kauczuk	o 15%
miedź	o 40%
cyna	o 37% itd.

Jednocześnie według danych G. M. C. robocizna wzrosła w tymże czasie o 16%.

Wywołało to konieczność stopniowego podnoszenia cen ustalonych na początku 1937 roku, jak również podwyższenia cen katalogowych na rok 1938.

I tak:

Buick cena którego na początku 1937 roku wynosiła 810 dol., kosztować ma na rok 1938, 980 dol.

Ford, który kosztował	495 dol.	—	600 dol.
Packard „	895 dol.	—	1140 dol.
Willi's „	450 dol.	—	573 dol.

Jak z powyższych krótkich uwag widać, na rok 1938 należy się spodziewać, prawie we wszystkich krajach pewnych zwyżek cen. Europa produkować będzie w większości samochody niewielkiej mocy z silnikiem o litrażu 1 — 1,5 litra, wobec największego zapotrzebowania na tego rodzaju wozy. Ameryka gdzie dotąd jeszcze koszty eksploatacji nie grają decydującej roli, choćby ze względu na niską cenę paliwa, nie przechodzi na produkcję małych wozów, jakkolwiek daje się zauważyć dążenie niektórych fabryk, wyrabiających dawniej tylko bardzo drogie wozy, do wypuszczania na rynek wozów mniejszych średniej ceny. I tak w ślad za Packardem, Pierce Arrow, który dotąd wyrabiał jedne z najdroższych wozów amerykańskich, wypuszcza na rok 1938 wóz średniej ceny.

Rio de Janeiro — Matto Grosso.



Wacław Noskowski

Dotychczas jeszcze żaden z podróżników białej rasy nie przejechał olbrzymiej i niezmierzonej trasy, tym samochodem, którym wyruszył z punktu wyjściowego z nad oceanu Atlantyckiego, z Rio de Janeiro z zamiarem dotarcia do granic Boliwii, poprzez dżungle i stepy. Na fakt ten składa się wiele okoliczności, które powstają nagle i ciągle nowe, w związku ze zmianą warunków podróżowania i otoczenia. Pierwszy etap tej podróży uważać można za miły i szalony



W stepie Matto Grosso.

wyścig automobilowy, po idealnie równych drogach brazylijskich. Ciągnie się on najpierw po przez stan Rio de Janeiro o pow. klm^2. 42,404 następnie zaś po przez stan Minos Geraes o pow. 593,810 klm^2. Aż do tej pory po drodze spotyka się wszędzie dobre hotele, stacje benzynowe, warsztaty samochodowe, tak że wydaje się wprost bezcelowym wzięcie jakiegoś bagażu z Rio de Janeiro bo przecież po drodze wszystko, nawet jadwabne chusteczki, można nabyć.

Sytuacja zmienia się trochę na niekorzyść począwszy dopiero od małego miasteczka w stanie Minos Geraes — Uberlandii. Miasteczko to wysoko wysunięte na zachód tego stanu leży w pobliżu stanu Goyaz. Charakter i właściwości tej części stanu Minos Geraes są prawie identyczne jak i w stanie Goyaz, choć może nie tak surowe.

Tak więc okolice te zamieszkują już poszukiwacze złota, ludzie ceniący, jako jedyny środek lokomocji, muły. Samochód widzą niechętnie, żadnych wskazówek co do stanu dróg udzielić nie potrafią, orientując podróżnika, nic mu nie mówiącem, że mułem, owszem łatwo się przejeżdża, ale czy samochód przejedzie, tego to już nie są pewni i radzą spróbować — może się uda.

Lecz szosa w dalszym ciągu jest bardzo dobra. I choć miasteczka przeradzają się teraz w małe brudne osady, wygodne hotele w baraki, to jednak podtrzymuje na duchu podróżnika dobry stan dróg no i niecodzienność zjawisk. Zwracająca uwagę i rzucająca się w oczy pstrokato wymalowana buda, kształtem i malowidłami przypominająca wędrowny cyrk, jest zwykłą jatką mięsną.

Ten pan siedzący, na uginającym się pod jego ciężarem, daszku domu, to osoba urzędowa; ogłasza on swój ostatni dekret. Wreszcie i stan Goyar o pow. 660.193 klm^2. Te setki tysięcy kilometrów zapełnia prawie całkowicie płowy, typowo brazylijski, step.

Czyste, niebieskie niebo, tak pogodnie nastawiające człowieka, przypomina mi lazur nieba w Hiszpanii. Lecz tu mała niespodzianka. Natrafiamy na przeszkodę, która wygląda jak jakieś rogatki. Z chaty w pobliżu drogi stojącej, w pustym stepie,



Na mule tubylcy przemierzają tysiące kilometrów.



Casildo — szofer agencji Forda w Tres Lagoas prowadzący karawany samochodów przez Matto Grosso

wynurza się czarna postać. Murzyn ten podchodzi do samochodu, liczy ilość osób znajdujących się w nim i każe sobie płacić za przejazd. W rozmowie wyjaśnia mi, że drogę tę pielęgnuje towarzystwo prywatne i w zamian za utrzymywanie jej w dobrym stanie pobiera opłaty zryczałtowane od samochodu i od ilości osób jadących nim. Dostaję pokwitowanie i jedziemy dalej. Po jakimś czasie nowa identyczna przeszkoda, podobny murzyn i jeszcze jeden kwit więcej chowam do kieszeni. I tak już aż do samych granic stanu Matto Grosso, płacimy „rogatkowe".

W stanie Goyaz im bardziej posuwamy się w głąb jego, im gorsze są noclegi i pożywienie tem wyższe ceny każą sobie za to płacić. W tych warunkach dojeżdżamy do osady Santa Rita de Araguaja, położonej już w olbrzymim stanie Matto Grosso, którego pow. wynosi 1.477,041 klm².

Hotel w Santa Rita jest to mała venda, czyli sklepik, zaopatrzony we wszystkie możliwe artykuły, począwszy od konia a skończywszy na brylantynie do włosów. Odrazu na wstępie zaznaczono nam, że łóżek dla wszystkich nie wystarczy i czy mamy hamaki by się w nich przespać. Potem okazało się również, że jedyna dobra droga wiodąca do tej osady, jest ta którąśmy przyjechali. Innych wiodących w głąb stanu niema. Jeżdżą coprawda samochody ale nigdy samotnie, jedynie gromadnie, tworząc kompletną karawanę. Wyruszają przeważnie z Tres Lagoas, czyli miasta Trzech Jezior, lecz przyłączyć się do nich jest niemożliwością z wielu względów. Po pierwsze karawany te mają swoje prawa zwyczajowe, podyktowane przez warunki bytowania w puszczy i stepie, prawa mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa. Dołączanie się zaś do karawany delikatnego osobowego auta niedostosowanego do przejazdu przez dżunglę przysparza na pewien czas kłopotu i pracy karawanie, dopóki auto to nie ulegnie kompletnemu zniszczeniu i stanie się niezdolne całkowicie do dalszej drogi. Zrozumiałem to dokładniej, gdym zobaczył przejeżdżającą przez osadę taką karawanę. Składała się z ciężkich masywnych wozów ciężarowych Forda, specjalnie do warunków podróży przystosowanych i wzmocnionych. Ponadto zaopatrzona była obficie w benzynę i... wodę. Potem zrozumiałem dlaczego biorą ze sobą aż tyle wody.

Nasze auto osobowe zaryzykowało i jak mały szczeniak ciągnęło za kolumną kolubryn dużych ciężarówek. Już drugiego dnia podróży opony nie były zdolne do dalszej drogi. Błotniki pogięte, stopnie powykrzywiane i wreszcie poodrapywany lakier dawały godny pożałowania wygląd tak niegdyś eleganckiego auta. Nie było innego wyjścia jak zostawić w puszczy ten „drobiazg".

Na szczęście w kilka dni potem trafiliśmy na grupę „cabocli", kótrzy chętnie zgodzili się swoim „carru"—olbrzymim wozem, ciągnionym przez „rebu" — woły brazylijskie — pojechać po nieszczęsną osobówkę i zawieść ją z powrotem do Santa Rita. Teraz szczęśliwi, że pozbyliśmy się kłopotu, pasjonujemy się podróżą.

Przedzieramy się powoli przez dżunglę, wybierając między drzewami wolne miejsca do przejazdu, ścinając grube zawadzające olbrzymy drzewa, bądź to najeżdżając wprost i łamiąc mniejsze, słabsze drzewiny. Motor pracuje ciężko wspinając się pod nieprawdopodobnie wprost stromą górę. I tu grube łańcuchy żelazne opasujące koła samochodów oddają nieocenione usługi. Co pewien krótki okres czasu woda w chłodnicy zaczyna się gwałtownie gotować. Dolewamy zimnej wody, lecz to nie na długo starcza. Przy każdej napotkanej rzeczce zaopatrujemy się w duże zapasy wody.

Po drodze budujemy na poczekaniu mosty i mostki, w sposób najbardziej prosty, bo

przerzucając jedynie po przez głębokie wody czy wąwozy, dwie kłody drzewa. Przeprawa przez nasz most jest zawsze połączona z niebezpieczeństwem, bo każdy moment grozi nam runięciem w przepaść. Wtenczas uwierzyłem w starą prawdę, że żaden szofer z miasta nie odważy się i nie potrafi kierować samochodem w Matto Grosso.

By czuć się pewnie przy kierownicy i spoglądać pobłażliwie z samochodu, chwiejącego się na dwóch uginających się belkach, w czarną, głęboką przepaść wąwozu lub rzeki, na to nie wystarczy być szalenie odważnym lub zrezygnowanym, na to trzeba się urodzić w Matto Grosso i tylko tymi drogami jeździć. Podczas takich przepraw mieliśmy niejednokrotnie wypadki obsunięcia się kół samochodu i wóz osiadł podwoziem na kłodach. Wypadek taki zatrzymuje karawanę na długie godziny. Ratowanie samochodu wygląda następująco: na nierównych zboczach wąwozu układa się ścięte w dżungli drzewa, które stanowią rodzaj pomostu — platformy. Lewarkami, opartymi na platformie, podnosi się samochód w górę, poczym dopiero ustawia się i umocowuje powtórnie kłody dopasowując równo pod koła. W ten sposób odbywana podróż przeciąga się w nieskończoność.

W nocy po drodze spotykamy przebiegające przerażone światłem latarń „onsa pintada" czyli jaguara tutejszego, lub „onsa preta" (pantera). W ciągu dnia w tych rzadkich miejscach lasu, gdzie słońce sięga ziemi, przejeżdzamy gęsto wylegujące się wszelkiego rodzaju gatunki jadowitych żmij. Nie zwracając uwagi na nasze sygnały trąbką, leżą wyprężone, grzejąc się w ciepłych promieniach słońca. Ciężkie, grube, opasane dokoła mocnymi dużymi łancuchami koła samochodowe miażdżą potworne cielska różnokolorowych żmij, które w bezczelności swej i odwadze nie schodzą z drogi, ufając w siłę jadu i lęk, jaki budzą powszechnie między ludźmi i zwierzętami. Pychę tę przepłacają życiem; z połamanymi kręgosłupami wiją się jeszcze czas długi po naszym przejeździe, dopóki śmierć nie skróci męki, niezdolnych już do pełzania żmij. W podróżach tych zdarza się karawanie niejednokrotnie zgubić właściwą drogę. Nie jest to dziwne, gdy zważy się, że szoferzy orientują się w okolicy tylko takimi znakami szczególnymi, jak strumień, czy dwa drzewa zrośnięte, wzgórza, wąwozy i t. d. Często mieliśmy te wypadki, że po kilku godzinach jazdy od strumienia w kierunku północnym zamiast spodziewanego wąwozu, docieramy do innych miejsc, całkiem szoferowi nieznanych. A więc zabłądziliśmy. W tym wypadku w puszczy nie pozostaje nic innego jak natychmiastowy powrót naszymi, świeżymi jeszcze śladami do punktu wyjścia-strumyka. Raz zdarzyło się nam, dzień cały stracić na poszukiwaniu właściwego kierunku.

W puszczy czy w stepie brazylijskim nie należy do uczuć przyjemnych fakt zabłądzenia. Pamiętam do dziś dnia dokładnie jak zaniepokojonym wzrokiem lustrowaliśmy wtenczas zapas żywności, obliczając na jak długo może nam on starczyć. Wreszcie szczęśliwie wyjeżdżamy z lasów na równe stepy, bezgraniczne dla oka ludzkiego jak wody oceanu.

Zamiast wolnego wyszukiwania dróg, lawirowania wśród drzew wspinania się pod wysokie, strome i spadziste góry mkniemy poprzez twardy step z szybkością maksymalną.

Przed nami z boków przebiegają szybkonogie „ema" (strusie), wspaniałe okazy „viado" (jelenie i sarny). Pędzą jak wicher przed motorem wśród ryku syren i wreszcie zmęczone i przestraszone w szalonym pędzie umykają w bok. Po drodze polujemy. Z pośród drapieżników puszczy spotykamy te same egzemplarze w stepie.

W tych warunkach dojechaliśmy do małej osady Canora, położonej w głębi stepu. Dalej na północ ciągnęła się dziewicza, niezbadana dżungla, niedostępna dla karawany samochodowej. Dalszą podróż odbyć można jedynie na mułach.



Most naturalny w stepach Matto Grosso.

Inż. Tadeusz Marek

Rallye Monte Carlo

Z początkiem listopada wpadł do mnie zadyszany Jakubowski i ze słowami: „masz, czytaj" rzucił mi na stół Regulamin XVII. Rallye Monte Carlo. Zaczęliśmy go studiować, wspominając jednocześnie nasze zeszłoroczne tarapaty i obliczywszy nasze możliwości finansowe, postanowiliśmy pojechać na „Simce". Wiadomo, że wóz ten niema żadnych szans, ale może uda się przynajmniej trasę bez punktów karnych przejechać. Na inny wóz nas nie stać a przecież na tę imprezę pojechać musimy.

Zbawienie przychodzi nieoczekiwanie w postaci Borowika, który proponuje nam wspólną jazdę na „Lancii". Propozycję przyjmujemy bez namysłu, bo Borowik to doskonały rutynowany kierowca, a „Lancia" cudo. Wiadomo, że ma w tym roku największe szanse w małej klasie.

Kupujemy „Lancię", docieramy ją, przerabiamy odpowiednio instalację elektryczną, oraz kłócimy się zawzięcie nad wyborem miejsca startu. W końcu postanowiono: Ateny. Trasa najtrudniejsza, ale zato najlepiej punktowana, ponieważ zaś nie mamy możności dokładnego przetrenowania próby zrywu i hamowania, jesteśmy łakomi na te dwa punkty więcej, które daje trasa ateńska w stosunku do innych.

Podczas gdy my kończymy ostatecznie przygotowania swoje i wozu do drogi i podczas gdy słuchamy uwag „ojca Lancii" inż. Krzeczkowskiego, Borowik studiuje „l'Auto" i podaje nam telefonicznie wszystkie najnowsze nowiny o konkurentach zagranicznych i ich przygotowaniach. W końcu, pewnej dżdżystej niedzieli wyjeżdżamy na start, żegnani przez garstkę najbliższych. Do granicy węgiersko - jugosłowiańskiej podróż upływa nam b. przyjemnie. Im bardziej zżywamy się



Wozy raidowe na granicy bułgarskiej.

z wozem, tem więcej zachwycamy się nim. Pozatem ustala się podział funkcji załogi, a więc Borowik obejmuje całkowitą administrację, grzebiąc się w mapach, paszportach, lewach, pengach, drachmach i w całej masie papierów; Jakubowski bawi nas swym humorem i dostarcza aprowizacji w formie mandarynek i surowych kasztanów, ja troszczę się o wóz, o kawę w termosach i docinam w miarę możności swoim towarzyszom.

Od granicy Jugosławii drogi stają się gorsze i błotniste, ale „Lancia" trzyma się drogi świetnie a niesie też nie najgorzej, to też miny nasze sią ciągle jeszcze wesołe. Cierpienia zaczynają się dopiero w Bułgarii, gdzie mamy kilkaset niebywałych dziur i fantastycznego błota do przebycia. Jadąc po tych bezdrożach zastanawiamy się ponuro jakim cudem wyrobimy tu na raidzie przeciętną 40. Pociechą dla nas jest to, że według zapewnień greckiego Klubu automobilowego szosy w Grecji są w pierwszorzędnym stanie. Niestety spotyka nas niespodzianka: z ośmiusetkilkudziesięciu kilometrów greckich dróg zaledwie 25% jest w stanie możliwym, reszta posiekana dziurami i wyrwami wygląda raczej na pobojowisko niż szosę. Najgorzej jest w górach, gdzie szosa jest więcej niż zła, nie zabezpieczona



Na Akropolu.

i oślizgła od śniegu, a niektóre mostki są wręcz do połowy pozarywane. Nasza „Lancia" czuje się na tych drogach nieswojo, tył zaczyna dobijać, a nasze samopoczucie jest tak złe, że nawet fantastyczne piękno Olimpu nie może nas podnieść na duchu.

Wkońcu dobijamy do Aten, gdzie Klub przydziela nam kwatery w najpiękniejszym hotelu. Tam spotykamy innych zawodników wśród nich zaś wielu znajomych z poprzedniego roku. Przyjeżdża także Nowak z Laurysiewiczem i Penczyna, którego Steyer został zaopatrzony w Austrii w jakieś fantastyczne urządzenia. Czas do startu upływa nam wesoło na wzajemnym dowcipkowaniu i doglądaniu wozów, które otrzymują swą „ostatnią tualetę" w doskonałym i niedrogim włoskim garażu, pod osobistą opieką signora Catone. W międzyczasie mamy dwa oficjalne przyjęcia, gdzie, popijając doskonałe wina, zawieramy przyjaźń z Holendrami i namawiamy ich do wzięcia udziału w naszym letnim raidzie.

W dzień startu gromadzimy się wszyscy pod Akropolem i żegnani serdecznie przez Klub Grecki zostajemy wysłani w 4000-ną km. drogę o godz. 19.33. Pierwszy etap do Salonik długości 644 km. jest bodaj że najtrudniejszy, ze względu na ciężkie przełęcze górskie, śniegi i niesamowicie złą drogę. Jedziemy dość wolno, szanując wóz, to też wielu zawodników mija nas po drodze. Dopiero w górach na śniegu nasza „Lancia" pokazuje co jest warta, z łatwością mijamy dwie amerykanki i dochodzimy do osławionego „Delahage", który już na trzechsetnym kilometrze naprawia przednie zawieszenie. Uderzony jakimś górskim kamieniem tłumik „Lanci" łamie się i z tym defektem dojeżdzamy do Salonik, gdzie korzystając z dwóch godzin nadrobionego czasu naprawiamy uszkodzenie i zjadamy solidne śniadanie. W międzyczasie dowiadujemy się, że Penergua „obsunął się" około 30 m. z szosy ale dość szczęśliwie a „Lancia" węgierska uderzyła bokiem o skałę i ma cały bok zgnieciony. Oba wozy jednak idą dalej..

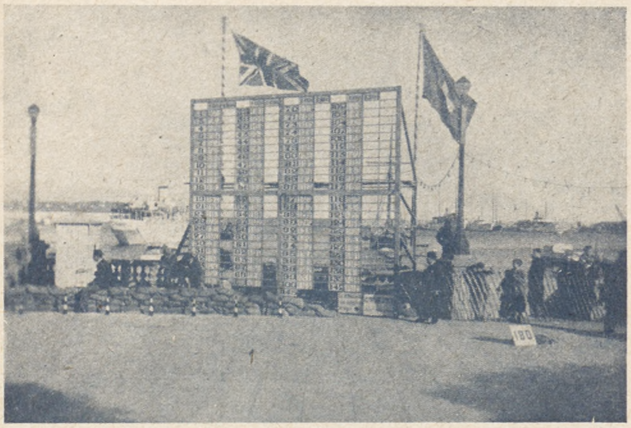


Po przybyciu do Monte Carlo zdjęcie z policjantem.



Na mecie w Monte Carlo.

Drugi etap do Sofii jest równie ciężki jak i pierwszy, a to ze względu na fatalne drogi bułgarskie. Jedziemy więc możliwie wolno i ostrożnie, a minimalnie zyskując na czasie. W końcu na 40 km. przed Sofią wpadamy na asfalt i tu zdarza się tragedia. Zupełnie nagle z pod maski wozu pędzącego około 100 km/g zaczynają wydobywać się płomienie i zanim zdążyłem zahamować wóz, cały silnik staje w ogniu. Sytuacja przez chwilę wygląda tak tragicznie, że zdaje nam się, iż nie uratujemy wozu. Udaje się nam jednak zerwać maskę i pancerz chłodnicy i zarzucamy silnik skórami, śniegiem i piaskiem. Na pomoc śpieszy nam kilku okolicznych mieszkańców i przy ich pomocy opanowujemy pożar. Odgarniamy śnieg z silnika i oczom naszym ukazują się popalone kable do świec, a my nie mamy zapasu. Dopiero teraz widzę, że prawą rękę mam poparzoną i całą w bąblach i z trudem tylko mogę pracować. Okazuje się, że pożar powstał skutkiem pęknięcia przewodu benzynowego przy karburatorze. Przy oświetleniu przenośnych elektrycznych latarek zakładamy nowy przewód, łatamy jako tako instalację elektryczną, a zamiast kabli do świec zakładamy znaleziony w przydrożnej chałupie drut dzwonkowy. Wrzucamy maskę do wozu, startujemy silnik i pełnym gazem walimy do Sofii, gdzie zdążamy jeszcze na 3 minuty przed naszym czasem. Jesteśmy bez punktów karnych i teraz dopiero następuje reakcja. Przez kilkanaście minut siedzimy bezsilni, a w międzycza-



Tablica czasów na próbie zrywu i hamowania w Monte Carlo.

sie nadchodzą pierwsze przykre wiadomości. Znany włoski kierowca Molinari rozbił się w górach Bułgarii i jest ciężko ranny a Steyer Penerguy rozbił się w Sofii o taksówkę.

Po krótkim odpoczynku, zdobywamy po nocy nowe kable, robimy porządek w instalacji i w wozie i ruszamy w drogę do Belgradu. Koszmarny dojazd do granicy Jugosłowiańskiej mija na wzajemnym dzieleniu się wrażeniami z pożaru. Od granicy droga się poprawia, mamy co prawda trochę mgły i gołoledzi, ale z łatwością przybywamy na czas do Belgradu gdzie Klub nas częstuje doskonałym śniadaniem. Wszyscy wiedzą już o naszym wypadku i otrzymujemy miano „Strażaków", które zostaje nam na cały czas Rallye.

Etap do Budapesztu mija błyskawicznie. Na granicy węgierskiej Klub częstuje nas świetną czarną kawą; przez całe Węgry droga obstawiona policją i entuzjastami sportu samochodowego, to też można gnać pełnym gazem. Nadrabiamy więc kilka godzin i w przedstawicielstwie Lancii w Budapeszcie robimy dokładny przegląd wozu. Czasu mamy tyle, że starcza nawet na odlakierowanie popalonych miejsc i zajeżdżamy przed Klub pięknie umytym i odświeżonym wozem. W Klubie dowiadujemy się jaką sieczkę zrobiły bałkańskie bezdroża pośród startujących z Aten maszyn. Na 40 wystartowanych jedzie tylko 22 w tym 12 bez punktów karnych. Wśród tych ostatnich oba polskie wozy, t. j. Nowaki i my.

Z Budapesztu do Wiednia szosa jest doskonała to też mimo nocy i deszczu nadrabiamy sporo czasu. W Wiedniu wita nas sympatyczny przedstawiciel Fiata Polak P. Perlicz z żoną, kóry już zeszłego roku okazał nam dużo serca. Spotykamy tam również zawodników z trasy Palermiańskiej, to też nadrobiony czas upływa na przyjemnej pogawędce, przy dobrej kolacji, którą częstuje nas Austriacki Automobilklub.

Państwo Perlicz wyprowadzają nas z Wiednia, poczym żegnamy się z nimi serdecznie i jedziemy do Monachium. Tę trasę znamy już z zeszłorocznego raidu. Tym razem jest ona bezśnieżna i w doskonałym stanie. Przejeżdżając koło Vöcklabrück przypominamy sobie miejsce, gdzie w zeszłym roku kopaliśmy się kilka godzin w śniegu. Przed Salcburgiem trafiamy na niewielki śnieg i gołoledź i wyjeżdżając z za wirażu widzimy kilka osad raidowych usiłujących wyciągnąć z rowu dużego Matforda. Okazuje się, że Madame Ronolt (tegoroczna zdobywczyni Pucharu Pań) zsunęła się do rowu na gołoledzi. Sympatyczna Francuska, pełna temperamentu nie traci humoru i pogania zawodników do szybszej pracy. Wspólnymi siłami wyciągamy wóz z rowu, prostujemy prowizorycznie błotniki i przemoczeni, ale odświeżeni tym incydentem dojeżdżamy do granicy niemieckiej. Uprzejmy urzędnik wskazuje nam ciepłą izbę, gdzie zmieniamy przemoczone ubranie i rozgrzawszy się nieco dojeżdżamy wspaniałą autostradą do Monachium na godzinę przed otwarciem kontroli. Tamże dowiadujemy się, że drogi są wolne od śniegu, to też w doskonałych humorach, przy obfitym śniadaniu przekomarzamy się z „Kupcem" (mistrz pasażerów z osady Nowaka) na temat naszych perypetii.

Z Monachium do Ulm mamy krótki etap, nadrabiamy więc zaledwie tyle, że starcza na zjedzenie obiadu. Z Ulm mamy już zwiększoną do 50 km/g., jednakże dzięki doskonałym autostradom niemieckim przybywamy z dużym zapasem czasu do Strassburga, gdzie Klub francuski gości nas bardzo serdecznie.

Ze Strasburga do Dijon etap nocny jest dość trudny ze względu na łatwość zbłądzenia, mgłę i ślizgawicę. To też „siadamy na ogonie" Gordiniemu (fabryczny kierowca francuskiego Fiata) jadącemu na Fiacie 1100 i dajemy się prowadzić przez kilkadziesiąt kilometrów. Nagle spostrzegamy z boku szosy Nowaka z głową wsadzoną w maskę silnika. Zatrzymujemy się, i dowiedziawszy się, że przewody benzynowe w półtoralitrówce są zatkane, usuwamy defekt wspólnymi siłami. Od tej chwili prowadzi nas do Dijon Nowak. Jedziemy tuż za nim patrząc z przyjemnością z jaką precyzją i rutyną prowadzi on swój wóz po oślizgłych wirażach. W Dijon dostajemy wiadomości o pozostałych ekipach polskich. Wszyscy jadą dobrze i bez punktów karnych.

Wyruszamy w dalszą drogę chcąc możliwie dużo nadrobić do Lyonu. Jest to bowiem ostatni etap, gdzie można sprawdzić wóz. Udaje się nam nadrobić przeszło godzinę, to też zmieniamy oliwę, sprawdzamy silnik, hamulce i drążki kierownicze, słowem przygotowujemy jaknajstaranniej wóz do oczeku-

jących go końcowych prób i jedziemy w dalszą drogę do Grenoble.

W Grenoble spotykamy zupełnie zdeterminowanego Nowaka. Z krótkiej rozmowy dowiadujemy się, że Laurysiewicz zmylił drogę do Lyonu i spóźnił się na etap, co kosztowało ekipę 4 punkty karne. Na domiar złego mają zepsuty automat prądnicy. Ponieważ nasz czas startu nadchodzi nie możemy pomóc Nowakom, dajemy im tylko nasz zapasowy automat, a sami ruszamy w dalszą drogę.

Etap ostatni Grenoble — Monte Carlo podzielony jest na cztery odcinki i na każdym z nich trzeba utrzymać średnią pomiędzy 50 a 60 km/g. Wzniesienia są ponad 1000 m., masa serpentyn, śnieg i ślizgawica. Tutaj jednak nasza „Lancia" wykazuje w pełni swoje zalety. Wóz trzyma się drogi jak przymurowany, silnik ciągnie świetnie, a hamulce trzymają równo i pewnie. To też bez większego wysiłku utrzymujemy średnią przepisaną i otrzymujemy za tę próbę pełne dwieście punktów. Okazało się potym, że ten trzystukilometrowy wyścig górski na otwartej szosie pociągnął za sobą dwa śmiertelne wypadki, a znaczna ilość wozów otrzymała punkty karne.

Przybywamy do Monte Carlo w świetnej formie z maksymalną ilością punktów dodatnich i z wozem w doskonałym stanie. Jesteśmy ogólnym faworytem na 3-cie miejsce w naszej klasie, o pierwsze dwa walka rozgrywa się pomiędzy francuską a włoską ekipą fabryczną „Lancii". W doskonałych humorach idziemy na zasłużony odpoczynek do hotelu.

Nazajutrz rano Monte Carlo wita nas fantastycznie piękną pogodą. Przy śniadaniu raz jeszcze obliczamy nasze szanse i stwierdzamy że przy średnim zrobieniu próby mamy murowane czwarte miejsce i będziemy najlepsi z Polaków, jeżeli zaś próbę zrobimy dobrze to powinniśmy zająć trzecie miejsce w naszej klasie i możemy znaleźć się w pierwszej dziesiątce ogólnej klasyfikacji. Ustalamy, że pierwszą próbę będzie robił Jakubowski, a drugą ja.

Ponieważ mamy jeszcze czas idziemy na trybuny obejrzeć innych zawodników. Akurat trafiamy na moment, w którym Kulesza robi próbę, pokazując piękny styl i uzyskując dobry czas. Następnie oglądamy francuskich asów, których precyzja przy wykonaniu próby jest wprost niewiarogodna. Widać że mają każdy szczegół doskonale wytrenowany.

Nadchodzi nasz czas, stoję na linii ze stoperem w ręku, widzę jak Jakubowski podjeżdża na start, starter macha chorągiewką, naciskam stoper, widzę jak Jakubowski zbliża się w doskonałym czasie, „Lancia" ciągnie jak nigdy. Już zaczyna hamowanie za chwilę linia znajdzie się między przednimi a tylnymi kołami wozu i nagle widzę, że maszyna zatrzymuje się nie dojechawszy do linii. Krzyczymy, machamy rękoma, ale Jakubowski nas nie widzi. Robi próbę źle i dostaje 40 punktów karnych. Zamykam stoper, bo poco dalej mierzyć czas, i patrzę na Borowika, kóry jest biały jak papier. W ostatniej chwili przegrywamy po tylu wysiłkach raid i spadamy na końcowe miejsca.

Obiad mija w ciężkim i ponurym nastroju, wszyscy nas żałują co jest jeszcze bardziej denerwujące. Po obiedzie udaję się na start do mojej próby. Robię niezły czas, ale już zupełnie bez serca, bo nic się nie da uratować.

Przez dwa dni chodzimy jak struci i dopiero doskonały szampan, który nam podają w Jardin Exotique na Garden Party, poprawia nam nieco humory. Już nie bolejemy nad przegraną, lecz postanawiamy na przyszły rok wynik poprawić.



Po przybyciu na metę.

Adw. Irena Brodzka

6.500 klm. dookoła Europy środkowej

Miłe urozmaicenie tego szarego dnia stanowi nocleg w Fontainebleau, poświęconym pamięci małego Korsykanina. W starym pałacyku mieści się hotel „Les anciens courriers" Podwórzec z kolumienkami — Hansa drzemie w przestronnej wozowni — a my kamiennymi schodkami dostajemy się do apartamentu, rozmarzającego staroświecczyzną, umeblowanego antykami. Okienka, firaneczki — świeczniki — gobeliny — w moim pokoju łóżko z baldachimem, u syna — cudo sekretarzyk, a w łazience ściany pokryte porcelanowymi biało-niebieskimi kafelkami.

Ranek spędzamy w rezydencji Napoleona, mijamy amfiladę salonów i buduarów, sypialni i bibliotek — poczym przez pięknie utrzymany park wracamy do naszego stylowego zajazdu. Kilkadziesiąt kilometrów pięknej leśnej drogi — i wchłania nas zawrotny rwący potok ulic paryskich. Spieszę do znajomych kątów Quartier Latin—Grand Hotel Corneille — szybkie zeuropeizowanie przyodziewku nadmiernie sportowego — 8-mio frankowe śniadanie na „Boul'Miche" w studenckiej jadłodajni — gorączkowy wyścig z innymi wozami po ulicach Rive Gauche — wreszcie wolno, wolniutko sunę wspaniałymi bulwarami tego jedynego miasta. Można wszerz i wzdłuż przemierzyć Europę, uwiecznić w negatywie pamięci cuda wszystkich krain, plany wszystkich stolic — a przecie nic nie dorówna czarowi Włoch — i nic nie dorówna urokowi Paryża. Nigdy nie znudzi, nigdy nie spowszednieje — nie ten Paryż modnych gałganków, nie Paryż pikantnych rewii — i nawet nie Paryż, stłoczony na wystawie u stóp rozjarzonej wieży Eiffla, — ale ten, leżący u podnóża Montparnassu i klasztoru Sacré Coeur, przepasany Sekwaną, architektonicznie wspaniały, wielkością imponujący, rozmachem olśniewający — Paryż.

Kilka dni minęło — jak oka mgnienie. Do obiadu — entuzjastyczna pielgrzymka po rozległym mieście, postoje przed gmachami, które wciąż jednako zachwycają, oszołomienie ilością styli, fotografowanie królowej gotyku — katedry Notre Dame, Obelisku, zarysów Bastylii, błąkanie się po ożywionych bulwarach, regulowanych ruchliwą dłonią — raczej nieznacznymi, ale pełnymi ekspresji ruchami palców uprzejmych policjantów — słowem, wędrówka, którą trudno dokładnie odtworzyć, aby nie wkroczyć w dziedzinę uprawnień Bedeckera i Hachette'a.

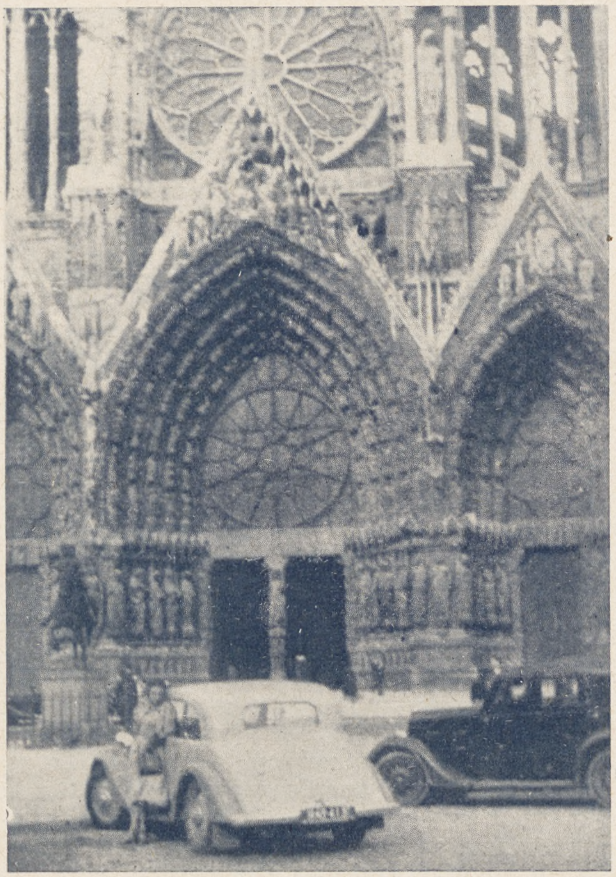
Na licznik Hansy nawinęłam 152 kilometry Paryża. Nie poszłam w ślady obcokrajowców, pozostawiających swe auta w bezpiecznym garażu i zwiedzających Paryż cudzą lokomocją — lub wynajmujących szoferów. Okrzyczany ruch uliczny Paryża niczym nie przekracza możliwości normalnie wprawnego kierowcy — po dwu dniach pojęłam nawet tajniki szybkich zrywów, wymijań i gonitw do szybkości 50 klm/godz. po rojnych ulicach. Nie oglądać się, wierzyć w niezawodność szoferów paryskich, uważać na tablice ostrzegawcze i policjantów — ano i mieć dobre hamulce i spokojne nerwy — a jazda po Paryżu nawet umożliwi podziwianie perspektyw i widoków zadowolonemu kierowcy, oraz przygotowuje go do akrobatyki garażowej, gdzie Hansę — nocującą na I-ym piętrze, należy między wozami doprowadzić do windy — i na górze lawirować do przeznaczonego dla niej miejsca.

Poobiedzia i wieczory spędzaliśmy na wystawie — o której napisano już wszystko, więc dodam tylko, że przy wielu wejściach zorganizowano obszerne parkingi, wolne lub dozorowane za opłatą 4 frs. ale, o dziwo, wozy zagraniczne stanowiły nieznaczny odsetek.

Z żalem zamknęłam rozdział „Paryz"



Notre Dame z południowej strony.



Przed katedrą w Reims.

i udałam się przez La Ferté do Reims. Nieciekawy krajobraz urozmaicamy sobie wraz z synem pochłanianiem brzoskwiń i bananów — zamiast obiadu, dla oszczędności czasu, i wspominaniem najmilszych chwil w stolicy świata: pewnego odpoczynku w Bagateli w Bois de Boulogne na trwałej wystawie róż, wśród artystycznych szpalerów i wirydarzy, kwietników, jaskrawych jak barwne kilimy, to znów komponowanych na wzór spłowiałych gobelinów; jazdy stateczkiem wystawowym po Sekwanie podczas gry świateł na wodotryskach, — wśród fantastycznie oświetlonej dzielnicy wystawy; widoku z klasztoru Sacrè - Coeur na Paryż, i... bo do najmilszych wrażeń to zaliczyliśmy — pierwszego kilometra Pól Elzejskich przejechanego za osłoną całej szyby.

Zwiedziliśmy Reims, a raczej słynną katedrę — jeden z najpiękniejszych gotyków świata — bo po za nią niczym nas to senne, jakby wyludniające się miasto, nie zachwyciło, poczym przez Vouziers, Montmedy i Longy docieramy do granicy olbrzymiego mocarstwa — Księstwa Luxemburg.

Pożegnanie z drogami Francji zostawia ujemne wrażenie. Szosy asfaltowe wąskie, nawierzchnia niezbyt gładka, dotkliwy brak drogowskazów; nieraz nadrabiać musiałam parę kilometrów gdyż dopiero spotkany przechodzień lub mieszkaniec najbliższej — uśpionej o 8-mej wieczorem wioski informował mnie, że złą obrałam drogę. Gdy nawet drogowskazy były — wskazywały tylko odległość do następnej wioski, — której znów nie miałam na mapie, więc na chybił trafił udawałam się w lewo lub prawo. Na szosach brudno, siano, nawóz, papierki i grudki ziemi, — widać trakt ten, jako nie prowadzący do żadnego ważnego punktu, nie jest „pielęgnowany", bo nie służy na pokaz. Wprawdzie nie można porównywać z tymi szosami większości naszych dróg — ale łatwo zrozumieć oburzenie, jakie wywołało u mnie często powtarzające się pytanie poznawanych Francuzów, czy do nas można przyjechać wozem, np. Peugeot'em, bo podobno nie. Zapewniłam bojaźliwych turystów, że wskażę im marszrutę po całej nieledwie Polsce, gdzie setki kilometrów drogi przewyższy swym stanem znakomicie szosy północno-wschodniej Francji. A jeśli nawet trochę przesadziłam — obyśmy zawsze w rozmowach na obczyźnie przesadzali na korzyść naszego — jeszcze zapoznanego na zachodzie kraju.

30 kilometrów w górzystym księstwie daje nam bogate wrażenia. Mijamy osiedla przemysłowe, rozjarzone światełkami, ziejące płomieniami pieców hutniczych. To na lewo, to na prawo bucha ogień. Uradowani wyborem trasy wjeżdżamy szerokimi widnymi ulicami, przez dzielnicę willową, do stołecznego miasta Luxemburgu — i w sympatycznym hoteliku Ancre d'Or rozbijamy namioty. Zgłodniałych nakarmił gaduła — gospodarz sandwichami luxemburskimi, jeden na osobę, ale okazało się, że w tym małym kraiku sandwich ma wielkość odwrotnie proporcjonalną — dorosłego półmiska. Delektując się pyszną szynką, dowiadujemy się, że Luxemburg liczy 300.000 mieszkańców, z tego 60.000 przypada na stolicę, że ostatnio jest bardzo en vogue, nawiedzany przez turystów zagranicznych, zwłaszcza w lecie, a specjalnie ulubiony przez Holendrów, Belgów i Francuzów, jako miejsce week-endów.

Nazajutrz po zrobieniu tualety Hansy, garażującej na estetycznym podwórku, i po spałaszowaniu sandwich — monstre, przejeżdżamy wszystkie ulice miasta — i po 47 kilometrach świetnej szosy dopadamy mostu w Wasserbillig — stanowiącego granicę niemiecką. Zachwyty hotelarza odpowiadały prawdzie — Luxemburg jest wyjątkowo malownicze; górzyste o soczystej zieleni a przytym wzorowa czystość, widoczne uprzemysłowienie, słowem — kraik cacko. Stolica i okolice obfitują w piękne spacery wygodnymi leśnymi drogami, naokół wiele zameczków i leśniczówek, powietrze dziwnie pachnące.

Od granicy do Trier (miasteczko słynne

z zabytku średniowiecza — Porta Nera, istotnie czarna murowana brama) mkniemy średnią drogą, tęsknimy do autostrad niemieckich — i oto dalej zaczyna się męka. Wijąca się nad Mosela szosa jest nadzieją na „autostradę“. Wąska o chropawej nawierzchni, często-gęsto dziury, wyrwy lub narzucony szaber — nieprzewidziane zakręty, (na szczęście zapowiadane znakami) i cztery lub pięć gór, na które wspinałam się pierwszym biegiem, (nieużywanym na Grossglocknerstrasse), a zjeżdżałam, hamując drugim. Przed każdą taką przeszkodą — zamiast tarczy wycięta nadnaturalnej wielkości postać policjanta z podniesioną ręką i tablica: „niebezpieczeństwo“. Animuszu to nie dodaje, ale do wszystkiego można się przyzwyczaić. A że 100 klm. nawet brane z zawrotną szybkością przeciętną 25 klm./godz. muszą się kiedyś skończyć — więc też wjechaliśmy do pięknej, wesołej Koblencji — i po zwiedzeniu śródmieścia zboczyliśmy nad Ren, gdzie rozsiadły się eleganckie hotele i rodzajowe gospody blisko przystani i kąpielisk. Na tarasie Deutscher — Hofu smakowity i drogi obiadek, (to już nie franki i liry) przelotna ulewa zmywa Hansę — i cudowną szeroką szosą wzdłuż wybrzeża Renu śpieszymy do Kolonii. Rzeka toczy swe zielonkawo-szare fale tak szeroko, że przypomina mi się szosa



Stare uliczki Awinionu przywykłe do samochodów.

nad jeziorem Garda. Krajobraz wspaniały, na wzgórzach feudalne zameczki Nadrenii, zbocza pokryte winnicami, parowce, barki i małe stateczki prują fale — słońce czerwonawo opromienia pasmo wzgórz, chyląc się ku zachodowi — a pod kołami śpiewa niezrównaną dla automobilisty pieśń gładź asfaltu...

85 klm. do Bonn minęło w radosnym nastroju — i oto suniemy po prawdziwej autostradzie: Reichsbahn Bonn — Köln, 25 klm. Po najlepszych drogach, po autostradach włoskich — niemieckie są przecie objawieniem. Wjeżdża się „ślimakiem“ ze zwykłej szosy. Dwa tory rozdzielone są trzymetrowym pasem trawnika, barwionego pelargonią i astrami, zrzadka wysadzonego młodemi drzewkami — tak że nigdy nie czeka kierowcy niespodzianka w postaci wozu jadącego naprzeciw. Każdy tor składa się z ciemnego metrowego pasa asfaltu, dwuch białych pasów betonowych około 3 i pół metrowych i wąskiego ciemnego paska asfaltu, obrzeżającego trawnik środkowy. Jeden tor ma więc ponad 8 metrów szerokości, a cała autostrada około 20. Wozy jadą prawym pasem toru, wyprzedzający wóz wjeżdża na lewy pas, a po prześcignięciu powraca na prawy. Przepisy nakazują sygnał dźwiękowy dla wyprzedzenia oraz wskazanie strzałką po lewej stronie — aby ostrzec wóz, jadący ewentualnie z tyłu, dla uniknięcia jednoczesnego wyprzedzania. Połączenia z mijanymi, a położonymi o parę kilometrów od autostrady miastami za pomocą „ślimaków“, kilkakrotnie zapowiadanych co pół kilometra. Parkingi co 20 — 30 klm., również zapowiadane — stanowiące przestrzeń z prawej strony szosy, oddzieloną trawnikiem. Niebezpieczeństwo zmniejszone do minimum — chyba, że wóz zawiedzie. To też autobusy Mercedes, specjalnie konstruowane, jadą z szybkością 150 klm./godz., a niemieckie fabryki samochodowe, Steyery i Mercedesy wypuszczają wozy z liliowymi nalepkami: Reichsbahnsicher, mogące wyciągać 180 klm./godz. bez zagrzania.

W Kolonii lekkomyślnie opłaciłam noc w hotelu — bo nim w towarzystwie znajomych tubylców porównałam wino moselskie w Winzerkeller z winem reńskim u Prungs'a, a śpiew w lokalach śródmieścia z wesołymi pieśniami, nuconymi w nastrojowej winiarni podmiejskiej nad Renem — świt zaróżowił niebo — a wczesnym rankiem trzeba było ruszać dalej. Więc tylko rzut oka na koronkowy masyw katedry, szybki przejazd przez rozległe milionowe miasto — i autostradą do Duisburga, a dalej przez Essen, Münster, Osnabrück do Bremy. Dzielna Hansa powędrowała do przeglądu w swym macierzystym Hansa Lloydzie, a ja wraz z synem rozkoszowałam się przez trzy dni Bremą, która przeszła moje oczekiwania. Sta-

ry, hanzeatycki gród obfituje we wspaniałe budowle średniowiecza — z ciemnej cegły, o zielonych pokrytych najpiękniejszą patyną dachach, gotyckie arkady i sklepienia, odrzwia z bronzu, pokryte płaskorzeźbami. I na tle ratusza z epoki świetności miast Wolnego Związku — olbrzymia postać nieustraszonego Rolanda.

W odległości o 50 klm. od Bremy—Bremen-Hafen zatrzymują się wszystkie niemal wycieczkowe transatlantyki — gdyż Hamburg pełni rolę raczej portu handlowego. 350 tysięczna Brema gości więc w swych murach tysiące wykwintnych globe — trotterów całego świata, i olśniewa ich wspaniałymi sklepami, w których widziałam konfekcję i galanterię, nie ustępującą paryskiej, a wyroby skórzane i hafty — niezrównane. W przestronnym parku — przechodzącym ze skwerów śródmiejskich w hektary angielskiego parku mieszczą się „familijne" kawiarnie, w licznych luksusowych hotelach — wspaniałe wytworne restauracje, a kabaret Astoria — on dit, on dit, że nie ma równego w Europie. Istotnie, kilkanaście oryginalnych pomysłowo i z wielką rozmaitością urządzonych ubikacji, kilka orkiestr i kilka sal dancingowych, a program na głównej sali prawdziwie artystyczny, lekko podany przez sławy lekkiej muzy z całego świata z orkiestrą 21 wirtuozów na czele.

A nad Weserą — rząd kąpielisk, parków sportowych, przystani wioślarskich—uprzyjemniających nam pożegnanie z wyczynami pływackimi lata.

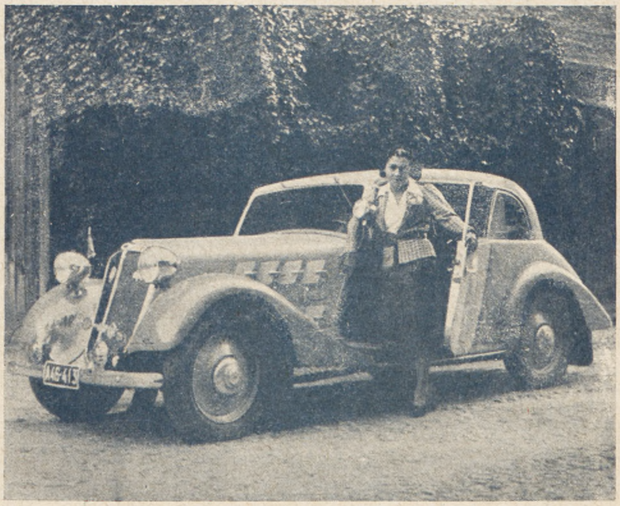
Odświeżona rześka Hansa poniosła nas autostradą do Hamburga — i przyznać trzeba, że rozmachowi i potędze miast portowych trudno się oprzeć. Poddałam się więc urokowi Hamburga, zwiedziłam rozległy port — sieć mostów wiszących, kranów, dźwigów, las masztów, nieskończone mrowie okrętów; zjechałam wozem wielkim dźwigiem, czynnym bez przerwy — aby przejechać tunelem podmorskim, upoiłam się zgiełkiem głównych nowoczesnych arterii miasta — i obejrzałam w modnym i drogim Alster Pavillon podczas podwieczorku elegancką publiczność Hamburga, — przyczym ten widok trochę zrehabilitował niewiasty niemieckie, na ogół dziwnie zaniedbane, nieefektowne, nieładne i przesadne w „powrocie do natury". Nadmierne objętości i nieopanowane tusze do tej natury wracają, a szatki zewnętrzne usprawiedliwiają młodzież męską, — szukającą ideałów nietubylczych.

Mimo braku autostrady, 300 klm., dzielące nas od Berlina, pokryliśmy dzięki świetnemu asfaltowi i budującej karności kierowców, woźniców i przechodni w mijanych miasteczkach — w pięć godzin, i wjechaliśmy do stolicy, rozjarzonej neonami. Mimo obchodu 700-lecia — po Mediolanie, Paryżu, Hamburgu, Berlin wydaje się mało ożywiony, ruch nie przeraża, jazda nie nastręcza żadnych trudności.

Odbywam więc „trasę obcokrajowców", zamek, parlament, muzeum, monumentalne mosty, rzucone przez Sprewę, generacje panujących, władczo spoglądające ze swych piedestałów, obiadek u Kempińskiego na ulicy Pod Lipami — ogołoconej smętnie z lip, dancing w naprawdę przepysznym lokalu wieży Babel, z niewiadomych przyczyn Vaterlandem nazwanej, kilka lekkomyślnie nieodpartych pokus w zachęcających domach towarowych i wypad na Avus.

Przedwieczorem, licząc skrupulatnie ostatnie fenigi, przez Küstrin i Schwerin mkniemy do granicy. Nawala pompka do wody — grzeje się w wozie, co może — czekam w lesie półtorej godziny, potem z szybkością 500... metrów na godzinę docieram do osady, złożonej z 3-ch domków, kupuję pudełko smaru łożyskowego—napycham pompkę — woda do podarowanej przez uprzejmego właściciela zajazdu kamionki — i docieramy do Wierzbic — po zamknięciu granicy.

Nocleg w wozie — na podwórzu urzędu celnego — ranek pogodny, słoneczny, radosny — podnosi się ostatni „szlaban" graniczny — z serdecznym wzruszeniem podskakujemy (nie z uciechy tylko) na naszej polskiej obrzeżonej drzewinami szosie. Gnają środkiem krowy, tłoczą się z rozdziawionymi dziobami stada gęsi, wieśniacy nie zjeżdżają i nie schodzą z drogi na sygnały, przy pierwszej pompie benzynowej zbiera się tłum gawiedzi — a przecież tak miło i tak inaczej bije serce. Przy zagajniku brzozowym, który już złoci jedyna, niezrównana polska jesień, zatrzymuję wóz: wysiadamy, ściskam syna — towarzysza pięknego raidu — i pogładziwszy wierną brykę Hansę — zaczynam montować oponę.



Do garażu wierna bryko.

Polskim Fiatem do Grecji

(Dok.).



Ateny: Akropolis.

KAWALA — SALONIKI

Zaczął padać deszcz a gdy mijaliśmy Seres „lało jak z cebra". Skutki były fatalne, choć szosy w Macedonii są nowe i dobre to często jedzie się w bród przez rzekę. Przy pięknej pogodzie „Polski Fiat 508" brał gorsze przeszkody, lecz w deszcz ulewny sprawa pogorszyła się o tyle, że z szosy zrobiła się rzeka nie do przebycia. Samochód stał w wodzie i błocie powyżej osi, nie można było ruszyć ani w tył ani wprzód i groziło nam zamulenie samochodu. Z tej ciężkiej opresji wybawiła nas grecka kolumna samochodowa. Dla ilustracji tej fatalnej sytuacji dodam, że nawet puste samochody ciężarowe z kolumny samochodowej przeciągano przez rzekę za pomocą lin i obsługi. Dodam jeszcze, że przeprawa na półtorakilometrowej przestrzeni trwała przeszło 4 godziny. Do samych Salonik droga jest już lepsza, choć przechodzi na wysokości 1000 m.

Weria leży u stóp gór, minąwszy ją trzeba było wspinać się drugim biegiem blisko do 2000 m., aż „ponad chmury". Widoki są przepiękne — bo kraj skalisty, żyje tylko handlem i pieniądzem pozostawionym przez turystę, gdyż naturalnych bogactw nie posiada, klimat za to piękny, pod koniec września pławimy się w upale lipcowym, a noce są tak duszne, że niepodobna spać w bieliźnie.

Od Pharsali wciąż pasma gór, które „Junak" świetnie pokonuje.

W ciągu całej tej trasy maszyna pożera moc benzyny, na szczęście jest ona w Grecji tania. Ciągle mamy drugi bieg i nie pokrywa straty benzyny wyłączenie motoru przy zjazdach z góry. Właśnie tu należy podnieść wartość mocnej konstrukcji „Polskiego Fiata 508" jak również szczęśliwego rozwiązania hamulców olejowych i dobrego dopasowania opon „Stomil".

Ateny — Pire — Korynt — Najplon — Triopolis — Sparta — Elaja.

Już od Koryntu jedzie się gładko asfaltem aż do Aten. Droga piękna wykuta w skale wzdłuż brzegu morskiego, na łagodniejszych stokach widać gaje pinii. Morze usiane skalistymi wysepkami — widok wymarzony urok takich cudów przyrody zniewala nas do postoju.

Było już około trzeciej gdyśmy postanowili jechać dalej i tak Korynt mijamy w nocy postanawiając zwiedzić go w drodze powrotnej i szosą skalistą, na wysokości około 1000 m. dopiero o świcie stajemy w Najplonie. Po rannej wybornej kąpieli w zatoce Argolikos zachęceni dobrą drogą i pięknem przyrody, nie odpoczywamy tylko bierzemy kierunek na Tripolis i Spartę. Widać tu wszędzie większą zamożność. Bajeczne winogrona i niedrogie wino gaszą nasze pragnienie. Już o drugiej popołudniu stajemy w Sparcie. Jakież to wszystko inne od tego, czegośmy się jako dzieci uczyli... Zwiedzamy starożytności a czas leci jak z bicza trzasł... Pod wieczór trzeba jechać dalej. Postanawiamy nocować pod gwiazdami, gdzieś na drodze do Molaoi.

Grecja żyjąca z turysty stara się zrobić w tym kierunku jak najwięcej: drogi dobre a będą na pewno lepsze te, które się buduje, hotele porządne, a ceny niskie. Ludność miła, przekonujemy się o tym, gdy porzuciwszy na chwilę „Junaka" płyniemy kutrem rybackim na połów ryb. Było to bowiem w programie naszych przyjemności i nie zawiodło w niczym naszej nadziei. Niezapomniane wprost wrażenia!... Zatoka Maratońska jest tak śliczna, że właściwie należałoby Peloponez opłynąć wokoło, by mieć dokładne pojęcie o piękności krajobrazu greckiego.

Po ośmiodniowym pobycie trzeba wracać do Aten. Atenom naturalnie poświęciliśmy dni kilka, chcąc prawdziwe te arcydzieła sztuki greckiej zatrzymać jak najdłużej w pamięci... Czas umyka i nolens volens trzeba myśleć o powrocie...

Ateny — Olimp — Saloniki — Sofia

Dojeżdżamy do granicy bułgarskiej... załatwienie formalności paszportowych a potem już przez Kresna, Gorna, Dżumaja śpieszymy zwiedzić Rylski Monastyr. Przed samą Sofią cofamy się, korzystając z dobrej pogody jedziemy na Czery Wrech w górach Witosza. Pierwszym i drugim biegiem windujemy się na 2000 m. Zapada zmrok, więc pozostajemy tu na nocleg.

Nazajutrz rano wjeżdżamy do Sofii. Stolicę Bułgarii zwiedzamy gruntownie: jest mi-

ła i wesoła. Wieczorem odwiedzamy Automobili Turinklub, stemplujemy tu książeczkę i wykupujemy odznakę bułgarskiego klubu, będzie to miła pamiątka.

Sofia — Ruszczuk — Krumowo — Turtukaja — Bukareszt.

Wzdłuż rzeki Strumy w wąwozie górskim po niezłej drodze toczy się nasz „Junak" wspaniale. Im dalej, tym większe wzniesienia a w kierunku na Jablanica szosa jest tak stroma, że podjeżdżać trzeba pierwszym i drugim biegiem. Na odmianę minąwszy Łukowit wpadamy w nizinę prawie stepową w której zatraca się zupełnie szosa. Dopiero od Ruszczuku jest lepiej. Za przeprawę przez Dunaj zażądali od nas 1000 lewa bułgarskich... Chwyt się im nie udał... zostawiliśmy Ruszczuk na boku i przez Razgrad dotarliśmy ostatecznie do punktu przejściowego w Krumowo. Dużo było tu kramu, nie chcieli nam przestemplować paszportów, nie chcieli puścić przez granicę tak, że w rezultacie, gdy z powodu spóźnionej pory zamknięto punkt przejściowy nie było innej rady jak spędzić noc na bułgarskich twardych łóżkach, na posterunku. Od rana zaczęły się telefony... pytali swych władz co z nami zrobić?... my tymczasem smarowaliśmy porządnie naszego „Fiata 508"... Ostatecznie wyjechaliśmy... Uprzejmość rumuńska szczególniej nam się podobała po niepowodzeniach na granicy bułgarskiej, to też w dobrym nastroju po przez Bazardzik — Silistra — Turtukaja (przeprawa promem przez Dunaj) i Oltenicę wieczorem powitały nas światła gwarnego Bukaresztu.



Na szosach Grecji.

Wszyscy znamy dobrze to królewskie miasto, huczne i wesołe w dzień i w nocy, Automobilklub reprezentacyjny i gościnny, chyba najbogatszy ze wszystkich, które widzieliśmy. Dla uzupełnienia przyjemności „skoczyliśmy" jeszcze do królewskich miejscowości w Sinaia, gdzie przepych i komfort może ubiegać się o pierwszeństwo z samą przyrodą. Oczywista, że asfalt lśni czystością, droga to eleganckich limuzyn. Przez Ploesti Foscani, Marasesti, Botosani dojeżdżamy do Czerniowiec.

Biją w oczy wieże wiertnicze... bogactwo szybów naftowych, miasto załadowane zbiornikami nafty i benzyny, bogactwo oczywiste rzuca się w oczy. Pozostaliśmy tu dwa dni, chyba poto, ażeby doczekać się jeszcze jednej przygody. Oto w nocy „nieznani sprawcy" poprzestawiali nam przewody do świec i odkręcili przewód benzynowy. Rano „Junak" nie chciał zaskoczyć — przyszli z poradą: naprawią niedrogo... Nie daliśmy się wziąć na kawał!... Defekt naprawiliśmy sami a zaopatrzywszy się tylko w ich benzynę przez Śniatyń — Stanisławów — Lwów znaleźliśmy się w Dęblinie.

Na liczniku czytamy: 17,756 klm., czyli 7500 klm. przebyliśmy naszym „Polskim Fiatem" bez defektu. Jeśli czego było nam brak, to stacji obsługi, gdyż wszystko musieliśmy robić sami. O te stacje obsługi wołają napewno i inni automobiliści! „Polski Fiat" zdał świetnie swój egzamin...

Z przygotowań do Raidu

DO REGULAMINU I-GO TURYSTYCZNEGO RAIDU ZIMOWEGO P. T. K.

Ze względu na ciężkie warunki atmosferyczne zostały zmniejszone szybkości według § 10, regulaminu na 2-gim i 3-cim etapie raidu. Szybkości te są następujące:

§ 10. Dla samochodów obowiązują następujące minimalne szybkości przeciętne:

Klasa	Etap I	Etap II-gi	Etap III-ci
I	40 km/g	30 km/g	30 km/g
II	50 „	38 „	38 „
III	55 „	42 „	42 „

Szybkości przeciętne najwyżej punktowane:

Klasa	Etap I	Etap II-gi	Etap III-ci
I	48 km/g	38 km/g	38 km/g
II	55 „	46 „	46 „
III	60 „	50 „	49 „

Liczne zapisy na Raid pozwalają przypuszczać, że będzie to jeden z najciekawszych raidów obecnego sezonu.

Udział swój dotychczas zgłosili między innymi: p. kpt. Tadeusz Bronikowski, inż. W. Rychter, inż. T. Marek, J. Jakubowski, J. Nowak, inż. W. Pajewski, inż. A. Kleiber, inż. B. Lubiński, por. Saxl, Red. E. Sokopp, S. Briesemeister, L. Borowik, W. Kołaczkowski i inni.

Zapowiedziany jest start zespołu „Fiatków" i „Simec".

Poraz pierwszy w raidzie samochodowym weźmie udział wojsko, wysyłając szereg swoich wybitnych kierowców, na tak dobrze przystosowanych do jazdy terenowej łazikach.

Lista ofiarodawców nagród specjalnych powiększa się z każdą chwilą, obecnie możemy podać wykaz nagród, które będą ujęte specjalnymi regulaminami w ten sposób, aby dać możność zdobycia nagród nietylko przez „asów" ale nawet przez tych zawodników, którzy jadąc mniej szczęśliwie, będą mogli jednak zdobyć niemniej cenne nagrody specjalne.

Nagrody zadeklarowały:

„BE-TE-HA", Biuro Techniczno - Handlowe w Warszawie.

„GAZY ZIEMNE", Sp. Akc. dla Przemysłu Naftowego we Lwowie.

„Ilustrowany Kurier Codzienny", S. A. w Krakowie.

„KARPATY", Sp. Akc. we Lwowie.

„Lilpop, Rau i Loewenstein" S. A. w Warszawie.

„Leban Trading Company", s. z o. o. w Warszawie.

„PATRIA" Polskie Tow. Ubezpieczeń, S. A. w Warszawie.

„Polski Fiat", S. A. w Warszawie.

„Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych" w Warszawie.

„Stomil" S. A. Poznań.

„Vacuum Oil Company" w Warszawie.

„Kintzle" Fabryka Zegarów.

„Tatra-Auto" Warszawa.

Pozatem ustanowiono nagrody Państwowego Zakładu Zdrojowego oraz Zarządu Miejskiego w Krynicy, P. Wojewody i Zarządu Miejskiego w Stanisławowie.

UBEZPIECZENIA AUT I ZAWODNIKÓW BIORĄCYCH UDZIAŁ W RAIDZIE.

Dzięki zabiegom P. T. Klubu, Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych zgodził się na ubezpieczenie aut i kierowców biorących udział w Raidzie.

Stawki są następujące:

dla zawodników już ubezpieczonych w którymkolwiek Tow. Ubezpieczeń.

za ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej w czasie raidu — 58 zł.

Autocasco w czasie raidu — 91 zł.

dla zawodników nie ubezpieczonych:

za ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej w czasie raidu — 77 zł.

autocasco w czasie raidu — 120 zł.

Zgłoszenia przyjmuje biuro P. T. Klubu.

Regulamin Konkursu Polskiego Touring Klubu na ilość przejechanych kilometrów na 1938 r.

1. Dla zainteresowanych turystyką motorową jaknajwiększej ilości osób, Polski Touring-Klub ogłasza konkurs na ilość przejechanych kilometrów w roku kalendarzowym 1938 i następnych. Podstawą do obliczenia każdorocznych wyników jest okres od 1-go lutego do 30 listopada.

2. Uczestniczyć może w konkursie tylko członek PTKlubu, posiadający samochód lub motocykl (wozy o charakterze zarobkowym są z konkursu wykluczone), przy jednoczesnym posiadaniu prawa do prowadzenia wyżej wymienionych środków lokomocji.

3. W konkursie może przyjmować udział nieograniczona ilość członków.

4. Każdy członek PTKlubu, biorący udział w konkursie, powinien zgłosić swoje przystąpienie do konkursu, zapisując się w Delegaturze PTKlubu, gdzie otrzyma jednocześnie zeszyt do obliczeń kilometrów i kontroli. Wpisowe oraz koszt zeszytu do obliczeń przebytych kilometrów wynosi zł. 10.—. Zapisy w czasie trwania konkursu są dopuszczalne.

5. Konkurs polega na przejechaniu jaknajwiększej ilości kilometrów drogi, potwierdzonych w specjalnie do tego wydanym „zeszycie obliczeń kilometrów". Wszystkie te zeszyty obliczeń kilometrów są numerowane i imienne. Za przejechanie samochodem 4.000 klm. (motocyklem 3.000 klm.) uczestnik konkur-

su otrzymuje prawo do uzyskania brązowej plakiety PTKlubu, za przejechanie ponad 8.000 klm. (motocyklem 4.500 klm.) — srebrnej plakiety PTKlubu, za przejechanie ponad 13.000 klm. (motocyklem 8.500 klm.) — złotej plakiety PTKlubu.

6. Sekcja Samochodowa Polskiego Touring-Klubu przyznaje przechodnią nagrodę dla uczestnika, który przejedzie największą ilość kilometrów. Po trzykrotnym, nie koniecznie z rzędu, zdobyciu tej nagrody przechodzi ona na własność zawodnika.

7. Komisja turystyczno-wycieczkowa ma prawo przyznania, prócz wymienionej, innych nagród dodatkowych za największy kilometraż krajowy, za najdłuższą trasę, za najlepszy opis wycieczki oraz za uznane za najlepsze — zdjęcia fotograficzne. O uchwaleniu takich nagród (dodatkowych) będą zawodnicy powiadomieni przez ogłoszenia w miesięczniku „TOURING" — dział komunikatów.

8. Dopuszcza się firmy prowadzące sprzedaż samochodów, części samochodowych oraz środków napędnych do fundowania specjalnych nagród za wyniki w konkursie według odrębnych statutów. Statuty te będą ogłaszane w miesięczniku „Touring".

9. Korzystanie z zeszytu obliczeń polega na tym, że uczestniczący w konkursie, przejeżdżając samochodem, lub motocyklem przez węzłowe miejscowości, znajdujące się na jego trasie, wypełnia odpowiedni druk porządkowy w tym zeszycie i daje do stwierdzenia: Delegaturom PTKlubu, posterunkom policji, związkom sportowym, poczcie (zarządowi hotelu, restauracjom i t. p.) — miejsca danego pobytu, wypełnia sam całą przejechaną trasę na tymże druku, obliczając ogólną ilość kilometrów, wg. niżej wymienionych map. To samo czyni ilekroć wyjeżdża podczas całego roku.

Uczestników konkursu, przyjmujących udział w oficjalnych wycieczkach, raidach PTK. nie obowiązuje zbieranie dowodów lub pieczęci, lecz potwierdzenie władz Klubu.

10. Podstawą do obliczenia każdorazowych wyników jest okres od 1 lutego do 30 listopada.

11. Zarząd Główny PTKlubu ma prawo opublikowania rezultatów konkursu, fotografii i opisów.

12. Kontrola przejechanych kilometrów będzie dokonana przez Komisję Turystyczno-Wycieczkową na podstawie map samochodowych R. P. Polskiego Touring-Klubu (ost. wydanie) i międzynarodowej „Europa Touring".

13. Wszyscy uczestnicy konkursu winni stosować się do istniejących przepisów policyjnych dotyczących jazdy na samochodach i motocyklach po drogach publicznych.

14. W sekretariacie i delegaturach P. T. Klubu będzie wywieszony spis osób i pojazdów, przyjmujących udział w konkursie, według kolejności zapisów. Spis ten podawany będzie w wydawnictwie „Touring".

15. Zwrot kosztów plakiety nie będzie przekraczał zł. 15.—.



ZAGADNIENIE USPRAWNIENIA RUCHU W ŚRÓDMIEŚCIU STOLICY.

Dnia 28 stycznia r. b. odbyło się pod przewodnictwem p. Dyr. A. Wygarda posiedzenie Międzyklubowego Komitetu dla spraw uporządkowania ruchu drogowego, zrzeszającego Organizacje automobilistów, drogowe i kolarskie.

Przedmiotem rozważań Komitetu był projekt Polskiego Touring Klubu, zmierzający do częściowego usprawnienia ruchu kołowego w śródmieściu. To niesłychanie skomplikowane zagadnienie może znaleźć rozwiązanie jedynie po wybudowaniu linii „metro" z północy na południe. Zanim jednak ta nieodzowna, lecz kosztowna inwestycja zostanie przeprowadzona, należy dążyć do usunięcia choć częściowego, zatorów powodowanych pociągami tramwajowymi. Trudności regulacji ruchu w Warszawie, specjalnie jaskrawo występują na skrzyżowaniach głównych arterii: Aleje Jerozolimskie — Nowy Świat i przed Dworcem Głównym.

Całkowite wyeliminowanie ruchu tramwajowego ze śródmieścia jest na razie niemożliwe, jednak niezbędnym jest pewne zreorganizowanie przewozu pasażerów tramwajami przez śródmieście. Projekt Polskiego Touring Klubu, jako jeden ze środków odciążenia śródmieścia, wysuwa koncepcję zmiany systemu marszruty tramwajowej w ten sposób, aby tramwaje zamiast przewozić publiczność przez śródmieście, jedynie dowoziły ją do śródmieścia; przewóz zaś pasażerów przez śródmieście, odbywałby się częściowo autobusami i częściowo tramwajami o jedno-wagonowym składzie. Usunęłoby to stale występujące niedomagania w ruchu, gdyż zapobiegłoby tworzeniu się w śródmieściu zatorów tramwajowych, hamujących niejednokrotnie na dłuższy czas przejazd pojazdów motorowych. Usunęłoby to również dotkliwą niedogodność dla mieszkańców dalszych przedmieść, którzy w wypadkach przerw w ruchu tramwajowym w śródmieściu wogóle do śródmieścia dojechać nie mogą. Tego rodzaju wypadki obserwujemy dość często z najprzeróżniejszych okazji.

Naturalnie musiałoby to być połączone ze zmianą taryfową, polegającą na wprowadzeniu biletów korespondencyjnych z prawem jednorazowego przesiadania w cenie biletu normalnego.

W dyskusji zabierali głos przedstawiciele Dyrekcji Tramwajów Miejskich, wyjaśniając trudności komunikacji tramwajowej w Warszawie. Brak dostatecznie dużych arterii objazdowych, uniemożliwia kierowanie linii tramwajowych na objazdy. Ul. Towarowa, stanowiąca obecnie dla linii objazdowych jedną z głównych arterii, jest przeładowana wozami ciężarowymi konnymi w okolicach dworca towarowego; otwarcie przejazdu przez ul. Żelazną, które jest spodziewane w niedługim czasie, umożliwi odciążenia śródmieścia w ruchu tramwajowym.

Przede wszystkim zaś należałoby dążyć do usunięcia ze śródmieścia wozów konnych i ręcznych, które hamują ruch i tępić zwyczaje furmanów jeżdżenia po szynach tramwajowych.

Dyrekcja tramwajów nie jest w stanie przeprowadzić zasadniczych reform, ze względu na brak wozów motorowych i przyczepnych. Np. Bruksela, miasto liczące niespełna milion mieszkańców, jest obsługiwane przez około 1100 wozów, Warszawa zaś posiada ich 660. Liczba autobusów również jest niewystarczająca. Każda reforma w ruchu musi być połączona ze zwiększeniem taboru tramwajowego i autobusowego.

W dążeniu do zaspokojenia potrzeb przewozowych Dyrekcja Tramwajów, zamówiła dalszych 100 wagonów motorowych i przyczepnych.

Przedstawiony przez Polski Touring Klub projekt jest jednym ze sposobów usprawnienia ruchu tramwajowego, jednak liczyć się należy z tym, że nasunie on poważne trudności i w ruchu i taryfowe.

Z pośród wysuniętych w czasie dyskusji projektów, zmierzających do usprawnienia ruchu w śródmieściu, na uwagę zasługuje koncepcja zmiany trasy 18 i 25, które mogłyby być, bez szkody dla publiczności, a z dużym pożytkiem dla ruchu w śródmieściu, kierowane do ulicy Królewskiej usunęłoby to częściowo powstające w Alejach Jerozolimskich przed Dworcem Głównym zatory przy skrętach. Główne bowiem niedogodności w komunikacji tramwajowej w śródmieściu powstają przy skrętach tramwajów.

Projekt Polskiego Touring Klubu, rozważony wszechstronnie przez Komitet Międzyklubowy, zostanie rzeczowo zbadany, jako jeden ze środków zmierzających do usprawnienia ruchu w śródmieściu, niewątpliwie też inicjatywa ta będzie przez miarodajne w tym zakresie czynniki w miarę możności wprowadzana w życie.

WSKAZÓWKI DLA KIEROWCÓW JAK OSZCZĘDZAĆ BENZYNĘ?

Każdorazowe uruchomienie wozu zużywa tyle benzyny, ile potrzeba jej na przejechanie pół kilometra. Prowadząc wóz, należy uważać na znaki przydrożne i ostrzegawcze, oraz na sygnały kierowców jadących przed nami, aby uniknąć zbędnego zatrzymywania wozu.

Jeśli przez zapomnienie pozostawimy wysunięty zasysacz, zużycie benzyny jest potrójne.

Za każdym razem, gdy gwałtownie dajemy pełny gaz, marnuje się około 60% zużywanej benzyny. Dodawajmy przeto gazu stopniowo, oszczędzamy przez to motor i benzynę.

Prowadząc wóz drugim biegiem na pełnym gazie marnujemy ponad 70% zużywanej benzyny. Przy drugim biegu nie przekraczajmy przeto szybkości 40 klm. na godzinę.

Jazda pod górę zwiększa zużycie benzyny o 30%. Jadąc pod górę należy prowadzić wóz z jednostajną szybkością, nie dodając gazu.

Jazda pod wiatr daje te same efekty, co jazda pod górę, jadąc pod wiatr należy przeto stosować te same zasady.

Szybka jazda pochłania wielkie ilości benzyny. Wóz prowadzić należy z szybkością nie przekraczającą 60 klm. na godzinę; daje to oszczędność ponad 35% w zużyciu benzyny w porównaniu do jazdy z szybkością 100 klm.

PARKINGI.

Powtarzające się wypadki okradania aut pozostawionych na postoju bez nadzoru, jak również liczne wypadki złośliwego i bezmyślnego uszkadzania części aut (opon, latarń i t. p.) skłoniły Polski Touring Klub do uruchomienia w Warszawie, w miejscach większego ruchu samochodowego, strzeżonych miejsc postoju.

Parkingi takie uruchomione są w Warszawie na Placu Marszałka Piłsudskiego przed Hotelem Europejskim i przed stacją obsługi Polskiego Fiata, oraz w godzinach wieczorowych — na Placu Teatralnym.

Organizacja parkingów została przyjęta przez automobilistów z dużym uznaniem, to też Polski Touring Klub ma zamiar uruchomić w najbliższym czasie dalsze punkty strzeżonego postoju aut.

W Warszawie zostaną uruchomione parkingi P. T. K. przed Dworcem Głównym, na Placu Napoleona i w Alejach Jerozolimskich niedaleko Nowego Świata.

Delegatury Polskiego Touring Klubu na prowincji zabiegają o uruchomienie parkingów w miejscowościach o wielkim ruchu samochodowym.

Miejsce postoju Polskiego Touring Klubu pozostaje pod nadzorem umundurowanego strażnika z odznakami Polskiego Touring Klubu.

Opłaty za parking wynoszą w abonamencie dla członków Polskiego Touring Klubu — za 10 postojów — 2 złote, dla innych — 3 złote, za jednorazowy postój — 50 gr.

PIĘĆ WIELKICH IMPREZ MOTOCYKLOWYCH ROZEGRANYCH ZOSTANIE W 1938 ROKU

Polski Związek Motocyklowy pragnąc zapobiec zbyt dużej dowolności w ustalaniu przez poszczególne Kluby terminów imprez, postanowił już teraz wyznaczyć terminy najważniejszych raidów i wyścigów. Do tych terminów będą musiały się stosować wszystkie Kluby ustalające daty imprez o mniejszym znaczeniu. W ten sposób usunięta zostanie możliwość kolizji terminów imprez regionalnych i ogólnopolskich.

Większość „wielkich“ motocyklowych imprez w przyszłorocznym sezonie rozegrana zostanie wiosną

i na początku lata. Pierwszą z nich będzie interesujący raid szosowo - terenowy „Sto — Mil po Polsce" organizowany przez Moto—Klub Unia w Poznaniu. Raid ten będzie nowością na polskim gruncie motorowym, gdyż trasa jego wyznaczona zostanie za pomocą... linijki przyłożonej do mapy i ołówka. Zawodnicy będą jechali dosłownie „na przełaj" drogami, ścieżkami, przez strumienie i grzęzawiska.

Raid ten rozegrany zostanie w dn. 7 i 8 maja.

W miesiąc po tym (5 — 6 czerwca) projektowany jest II Tatrzański Raid Polskiego Klubu Motocyklowego. Możliwe jednak, że termin tej imprezy ze względu na późną górską wiosnę uniemożliwiającą objazd trasy — zostanie nieco przesunięty.

W dniu 19 czerwca Warszawa będzie świadkiem wyścigu motocyklowego na Bielanach, który rozegrany zostanie jako Grand Prix Polski. Wyścig ten organizuje W. K. S. Legia.

Dziesiątego lipca Bielski Klub Motocyklowy „Strzelec" organizuje w Wiśle na Kubalance emocjonujący wyścig górski p. n. „Tourist Trophy Polski".

Wreszcie w sierpniu (14 — 21) odbędzie się gigantyczny raid „Szlakiem Marszałka" organizowany przez W. K. S. Legię na trasie 2.500 — 3.000 km.

Trasa tego raidu została zmieniona i biec będzie ze stolicy przez Katowice do Wisły. Tam odbędzie się próba szybkości górskiej. Następnie zawodnicy udadzą się wzdłuż zachodniej granicy aż na wybrzeże morskie, gdzie znów na autostradzie prowadzącej do Jastrzębiej Góry odbędzie się próba szybkości płaskiej. Z Gdyni raid uda się do Wilna, przy czym zachodzi możliwość skrócenia drogi przez Prusy Wschodnie. Z Wilna zawodnicy pojadą już wprost do Warszawy, gdzie w Alei Niepodległości na zakończenie raidu odbędzie się wyścig. Przeniesienie wyścigu z szosy pod Wyszkowem na ulice miasta wiąże się ściśle ze względami propagandowymi.

Poza wyżej wyszczególnionymi imprezami PZM. już obecnie przewiduje czas i miejsce dla szeregu imprez lokalnych, wśród których na uwagę zasługuje m. innymi Raid Terenowy w Górach Ś-to Krzyskich, wyścig w parku w Kielcach, kilka imprez terenowych na Górnym Śląsku (który tak opornie się ustosunkował do imprez nie — wyścigowych) i t. d.

Należy jeszcze zaznaczyć, że prawdopodobnie w przyszłorocznym „Six Day's", które będzie rozegrane na terenie Anglii, wezmą wreszcie udział dwa polskie zespoły. Czy będą one startować na krajowych „Sokołach" jeszcze nie wiadomo.

AUTOBUSY W NIEMCZECH.

Niemcy dysponują bogato rozwiniętymi liniami autobusowymi, które w roku ubiegłym przewiozły ponad 75 milionów osób.

Ogólna ilość kilometrów przejechanych przez autobusy w Niemczech przekracza 90 milionów kilometrów. Ogólna długość linii autobusowych wynosi 51761 klm.

Z pośród krajów Rzeszy Niemieckiej najlepiej wyposażony jest Śląsk, na którym ogólna długość linii autobusowych wynosi 3699 klm., a ilość obsługujących Śląsk linii wynosi 174.

PRO DOMO NOSTRA

ZBIÓRKA NA CHORĄGIEW DLA BATALIONU PANCERNEGO.

Na zebraniu Zarządu Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu zwołanym w dniu 5 listopada 1937 roku, na wniosek p. Witolda Pajewskiego, została powzięta jednomyślna uchwała o ufundowaniu chorągwi dla Batalionu Pancernego stacjonowanego w Warszawie, jako widomego znaku łączności organizacyj motorowych z pancernymi oddziałami wojskowymi.

W związku z powyższą uchwałą — Polski Touring Klub zwrócił się do swych członków, oraz Klubów, Organizacji motorowych i Oficerów Rezerwy tego Batalionu z wezwaniem o przyłączenie się do tej akcji. Ogłaszamy listę ofiarodawców, którzy na wezwanie zadeklarowali już składki.

Pp. Dodacki Jerzy — Zł. 20, Erlich Juliusz — 20, Gąsiorowski Mieczysław — 20, Lubiński Bohdan — 20, Marek Tadeusz — 20, Pajewski Witold — 50, hr. Raczyński Edward — 30, Rychter Bohdan — 20, Wygard Aleksander — 20 zł.

Listę dalszych ofiarodawców ogłosimy w następnym numerze „Touring'u".

W SPRAWIE KAR ZA DROBNE PRZEKROCZENIA PRZEPISÓW RUCHU KOŁOWEGO.

Mnożą się wypadki narzekań ze strony kierowców na niesprawiedliwe kary nakładane przez policję za drobne przekroczenia ruchu.

Pragnąc ewentualną interwencję oprzeć na materiale rzeczowym PTKlub prosi o pisemne komunikowanie o każdym tego rodzaju wypadku, z podaniem:

1) Pełnego imienia, nazwiska i adresu ukaranego niesłusznie automobilisty;

2) Możliwie dokładnych danych o zajściu, jak daty i miejsca z wymienieniem dnia, godziny, miejscowości, ulicy, i numeru policjanta, który karę wyznaczył;

3) Krótkiego opisu zajścia.

Po zebraniu materiału PTKlub poczyni nieodzowne kroki, aby interweniować u odnośnych władz. Mamy to przekonanie, że znaczna część protokółów i wymierzanych zaocznie na ich zasadzie kar, polega na nieporozumieniu.

WYCIECZKA SAMOCHODOWA NA MIĘDZYNARODOWĄ WYSTAWĘ SAMOCHODOWĄ W BERLINIE

Delegatura Okręgowa Polskiego Touring Klubu w Poznaniu urządza w lutym 1938 r. dziesięciodniową wycieczkę samochodową do Niemiec, połączoną ze zwiedzaniem Międzynarodowej Wystawy Samochodowej w Berlinie. W wy-

cieczce mogą wziąść udział członkowie Klubu i ich rodziny. Zapisy przyjmuje Sekretariat Klubu w Warszawie, Kredytowa 5; w Poznaniu ul. Jasna 10.

Wpisowe (w którym się mieści opłata za paszport, wizę i tryptyk) wynosi 50 złotych od osoby.

Zapis uważa się za uskuteczniony tylko po wpłaceniu wpisowego i złożeniu następujących dokumentów:

1) dowodu osobistego z poświadczonym obywatelstwem wzgl. starego paszportu,

2) poświadczenie miejsca zamieszkania,

3) zamiejscowi — zezwolenia Starostwa na wyjazd,

4) książ. wojskowej; ofic. rez. zezwolenia PKU. na wyjazd.

Uczestnicy wycieczki będą zaopatrzeni na drogę w walutę niemiecką, w jakiej ilości i po jakim kursie poinformuje zainteresowanych sekretariat Klubu.

Dla członków, którzy nie posiadają własnych samochodów, a którzy zechcieliby wziąść udział w wycieczce, w razie zgłoszenia się przynajmniej 20 osób, Komisja Sportowa dostarczy autobus za opłatą 30 zł. od osoby za przejazd w obie strony.

Wyjazd wycieczki nastąpi w dniu 17.II.1938 r. o godz. 8-ej z przed lokalu Klubu — Poznań, ul. Jasna 10. Zamiejscowi uczestnicy wycieczki mogą udać się wprost do granicy w Gorzycku na godz. 9-tą.

Odprawa celna dla samochodów wyjeżdżających na wycieczkę z Poznania odbędzie się w dniu 16.II. b. r. przy Urzędzie Celnym w Poznaniu. Zamiejscowi odprawę celną uskutecznić mogą w dniu wyjazdu, t. j. 17.II na granicy przy Urzędzie Celnym w Gorzycku do godz. 9-ej.

Druga grupa samochodów wyjedzie do Berlina dn. 1-go marca r. b.

ZEBRANIA TOWARZYSKIE.

Sekcja towarzyska Polskiego Touring Klubu urządza w każdą środę zebrania klubowe dancingowo-bridżowe w salach P. T. Klubu, przy ul. Kredytowej Nr. 5.

Zebrania te cieszą się wielkim powodzeniem wśród członków i zaproszonych gości. Wstęp tylko za zaproszeniami.

TREŚĆ NUMERU:

Adres Redakcji i Adminstracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04 i 6.54-05. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: roczna zł. 6,—, półrocznie zł. 3,—
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Druk. „Zjednoczona" Warszawa, Nowolipie 2.